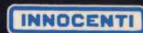


FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO
1 9 9 6

924



Fiat Auto

Estratto del Bilancio depositato e pubblicato ai sensi di legge.

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO 1996

924

INDICE

	pag.
Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Società di Revisione	2
Principali dati economici e finanziari	3
Struttura di Fiat Auto	4
Relazione sulla gestione	5
Introduzione	6
Mercato	11
Vendite	14
Produzione	18
Investimenti	20
Innovazione tecnologica	21
Nuove iniziative	24
Ambiente	26
Attività finanziaria	27
Attività sportiva	28
Personale e Relazioni Sindacali	28
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione	32
Bilancio consolidato al 31 dicembre 1996	40
Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria	41
Stato patrimoniale consolidato	47
Conti d'ordine	48
Conto economico consolidato	49
Nota integrativa	50
Allegati	75
Relazione della Società di Revisione	82
Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio consolidato	83

Fiat Auto S.p.A.

Sede legale in Torino, Corso G. Agnelli, 200

Capitale Sociale versato L. 2.000 miliardi

Registro delle Imprese - Ufficio di Torino n. 2387/1978

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Paolo Cantarella

*Amministratore Delegato
e Direttore Generale* Roberto Testore

Consiglieri Giuseppe Alessandria
Damien Clermont
Carlo Gatto
Carlo Mangiarino
Ezio Gandini

*Segretario del Consiglio
di Amministrazione* Ezio Gandini

COLLEGIO SINDACALE

Federico Gamna - *Presidente*
Pietro Fornier
Giovanni Peradotto

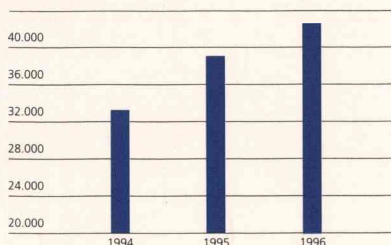
SOCIETÀ DI REVISIONE

Price Waterhouse S.p.A.

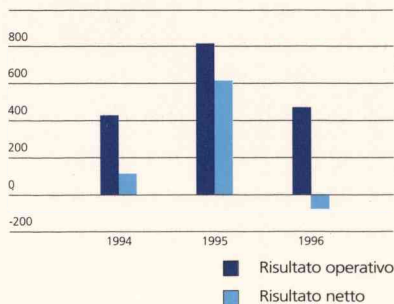
PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

<i>in milioni di ECU</i>		<i>in miliardi di lire</i>	<i>in miliardi di lire</i>	<i>in miliardi di lire</i>
1996		1996	1995	1994
RISULTATI ECONOMICI				
22.412	Ricavi netti	42.502	39.093	33.203
1.539	Ammortamenti	2.919	2.464	2.164
248	Risultato operativo	470	814	427
48	Oneri (proventi) finanziari netti	91	(17)	(82)
175	Risultato prima delle imposte	332	775	327
(102)	Risultato netto di Fiat Auto	(193)	583	103
(40)	Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi	(75)	616	116
1.500	Autofinanziamento (risultato netto di Fiat Auto e di Terzi più ammortamenti)	2.844	3.080	2.280
DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE				
27.390	Totale attività	51.941	36.110	35.686
(1.167)	Posizione finanziaria netta	(2.214)	(9)	16
5.070	Patrimonio netto di Fiat Auto	9.614	10.353	9.455
5.208	Patrimonio netto di Fiat Auto e di Terzi	9.876	10.541	9.676
ALTRI DATI STATISTICI				
1.713	Investimenti	3.248	3.291	3.076
513	Ricerca e sviluppo	972	954	933
116.144	Dipendenti al 31.12 (numero)	116.144	114.386	119.618
3.022	Costo del lavoro	5.731	5.645	5.460
INDICI				
1,1%	Risultato operativo su ricavi netti	1,1%	2,1%	1,3%
3,2%	Risultato operativo su capitale investito netto medio	3,2%	6,6%	3,5%
(0,2)%	Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi su ricavi netti	(0,2)%	1,6%	0,3%
(2)%	Risultato netto su patrimonio netto medio di Fiat Auto	(2)%	5,9%	1,2%

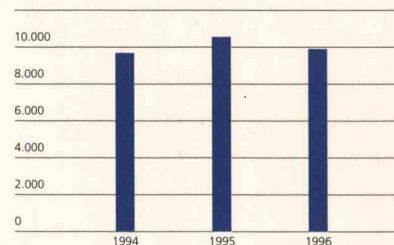
RICAVI NETTI
(in miliardi di lire)



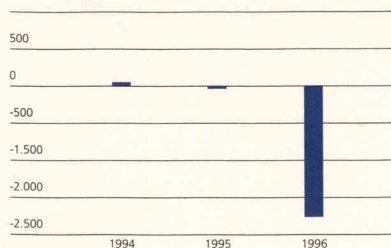
**RISULTATO OPERATIVO E
RISULTATO NETTO** (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



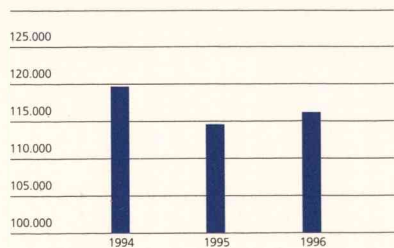
PATRIMONIO NETTO (di Fiat Auto e di Terzi)
(in miliardi di lire)



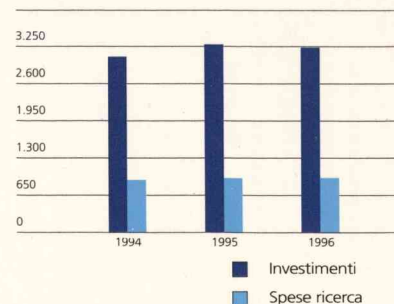
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA
(in miliardi di lire)



DIPENDENTI
(unità)



**INVESTIMENTI E
SPESE DI RICERCA**
(in miliardi di lire)



STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto opera sui mercati nazionali ed internazionali con i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Innocenti e Maserati.

È presente in 29 paesi con 136 società di cui 104 controllate e 32 collegate.

Nel 1996 sono entrate nell'area di consolidamento di Fiat Auto le società che facevano parte dell'ex settore Servizi Finanziari del Gruppo Fiat, ciò ha incrementato sensibilmente il numero delle società che fanno capo al Gruppo Auto e contribuisce al rafforzamento della sua dimensione internazionale.

Infatti delle 136 società di Fiat Auto 43 sono dislocate in Italia e 93 in paesi esteri.

L'attività produttiva, suddivisa nelle tecnologie di stampaggio, meccanica, assemblaggio e plastica, è svolta in 29 stabilimenti di cui 22 in Italia, 3 in Polonia, 1 in Brasile e Venezuela e 2 in Argentina. Altri stabilimenti fanno capo alla joint-venture con il Gruppo PSA (1 stabilimento in Francia ed 1 in Italia) o a licenziatarie estere come la Tofas Turk Automobil Fabrikasi del Gruppo Koc in Turchia, la Société Marocaine de Construction Automobiles S.A. in Marocco, la El Nasr co. in Egitto, l'Automakers Ltd. in Sud Africa ed altre licenziatarie minori in centro America, Africa

ed in paesi dell'estremo oriente.

L'attività commerciale in Europa è svolta attraverso una rete di concessionari e di succursali dirette che coprono circa 3.500 punti di vendita di cui 1.160 in Italia.

L'attività finanziaria fa capo a 41 società sparse in Italia e all'estero di cui 35 sono partecipate direttamente o indirettamente dalla società Fidis S.p.A., 5 dalla società brasiliana Fiasa ed 1 dalla Fiat Auto (UK).

Nel 1996 l'area di consolidamento di Fiat Auto oltre ad essere stata interessata dall'inserimento delle società dei servizi finanziari, ha visto anche l'inserimento con il metodo dell'integrazione globale delle società Targa Service S.r.l. e Targa Assistance S.r.l. che operano nell'area dei servizi al cliente, della società Procar International S.p.A. con le sue 5 partecipate estere che operano nell'area commerciale con la finalità di presidiare e costruire punti di vendita nelle principali città europee e la Fiat Auto Maroc S.A. la cui attività distributiva è entrata a regime nel corso dell'anno.

A fine 1996 Fiat Auto con le sole società consolidate con il metodo dell'integrazione globale possiede un organico di 116.144 iscritti di cui 75.762 in Italia.

INTRODUZIONE

Il 1996 di Fiat Auto in sintesi

Nel 1996 Fiat Auto ha superato traguardi importanti: la robusta crescita delle vendite al di fuori del mercato italiano, l'arricchimento dell'offerta di servizi al cliente, la decisa accelerazione del processo di globalizzazione, con il lancio della prima "world car" e l'inaugurazione del nuovo stabilimento argentino di Cordoba, testimoniano la vitalità e la determinazione dell'Azienda a proseguire nel suo cammino di sviluppo.

Tuttavia l'anno non è stato privo di aspetti problematici, come la perdurante crisi del mercato italiano, l'inasprimento del confronto competitivo in tutta Europa, il rafforzamento della lira rispetto alle altre valute e la sostenuta dinamica del costo del lavoro. L'azione combinata di questi fattori ha frenato la crescita del fatturato e ha penalizzato la redditività delle operazioni europee, che peraltro è stata controbilanciata dai più che positivi risultati delle attività nel resto del mondo.

L'andamento dei mercati automobilistici

Sull'andamento del mercato automobilistico europeo ha influito la stagnazione dell'economia continentale. Le politiche restrittive adottate dai diversi governi per rispettare i criteri di partecipazione all'Unione economica e monetaria hanno frenato la ripresa, comprimendo in particolare la domanda di consumi.

In questo contesto, le vendite di autovetture hanno di poco superato i 12,7 milioni di unità, con una crescita del 6,5% rispetto al 1995. Tale positivo incremento è stato determinato in una certa misura dalle politiche di incentivi al rinnovo del parco circolante adottate da alcuni Paesi e, soprattutto, dalla vera e propria guerra dei prezzi con la quale i costruttori hanno cercato di vivacizzare la domanda. Alla ripresa delle vendite non è così corrisposto un miglioramento della redditività, che anzi si è generalmente attestata su bassi livelli.

In Italia sono state vendute 1.737.000 vetture, con un incremento di appena lo 0,3%. Si è quindi ulteriormente ampliato quel divario negativo rispetto al resto dell'Europa che dura ormai dal 1993.

Decisamente più brillante di quello registrato in Europa occidentale è stato l'andamento degli altri principali mercati di interesse per l'Azienda.

In Polonia, la dinamica della domanda è stata molto sostenuta, sfiorando un incremento del 44%. In America Latina, il mercato brasiliano si è mantenuto sui livelli record del 1995.

È in questo quadro che si collocano i buoni risultati complessivi conseguiti da Fiat Auto.

Le vendite sono state pari a quasi 2,3 milioni di unità, con un miglioramento del 2,4% rispetto al 1995. Va sottolineato che tale incremento risente fortemente della debolezza del mercato italiano e non rende conto della capacità di Fiat Auto di cogliere le opportunità offerte dai mercati in espansione.

Ciò è particolarmente vero per quanto riguarda i mercati europei di esportazione.

A fronte di una crescita della domanda (Italia esclusa) del 7,5%, le vendite del Gruppo sono aumentate di oltre il 22%. La quota di Fiat Auto nell'Europa Occidentale è così passata, sempre escludendo l'Italia, dal 5,4 al 6,1%: è il miglior risultato mai ottenuto dall'Azienda.

In Italia, la quota di mercato si è attestata al 43,9%, con una lieve erosione (- 1,6% nei confronti del 1995) dovuta essenzialmente alla flessione della domanda nei segmenti delle piccole cilindrato e alla contrazione delle vendite di Alfa Romeo, in attesa del pieno rilancio del marchio che verrà realizzato nel corso di quest'anno.

Complessivamente la quota di Fiat Auto in Europa è salita all'11,3% (+ 0,1%).

In Polonia, dove l'ingresso di nuovi aggressivi concorrenti ha provocato una riduzione della quota, Fiat Auto ha accresciuto le proprie vendite confermandosi, con il 43,2% di penetrazione, leader del mercato.

In Brasile, per Fiat Auto il secondo mercato al mondo per importanza, l'Azienda ha ulteriormente rafforzato le sue posizioni conquistando una quota del 29,3% e incrementando le vendite del 6%. Un contributo essenziale alla crescita è venuto dallo straordinario successo della Fiat Palio, la "world car" lanciata in aprile che, negli ultimi mesi dell'anno, si è affermata come la seconda vettura più venduta nel suo segmento sul mercato brasiliano.

Risultati economici di Fiat Auto

Grazie a questi risultati commerciali, il fatturato consolidato di Fiat Auto ha superato i 42.500 miliardi di lire, con un incremento del 3,2% rispetto all'anno precedente.

Il conto economico si è chiuso con una leggera perdita pari a 75 miliardi di lire.

Su tale risultato hanno sfavorevolmente influito sia l'accesa competizione sui prezzi sia la riduzione dei margini all'esportazione determinata dalla rivalutazione della lira.

Gli elevati investimenti in attivo fisso destinati allo sviluppo del Gruppo, che hanno raggiunto i 3.248 miliardi di lire, non sono stati quindi interamente coperti dall'auto-finanziamento.

Per ricondurre la redditività su livelli più soddisfacenti sono state intensificate le azioni di innalzamento dell'efficienza complessiva dell'Azienda. Significativi progressi sono stati fatti nel contenimento dei costi di struttura e nello snellimento organizzativo dell'Azienda. Particolare attenzione, inoltre, è stata dedicata alla ricerca di nuove soluzioni ingegneristiche per la semplificazione dei processi produttivi e dei prodotti: in ciò un ruolo molto rilevante è stato svolto dallo sviluppo della nuova organizzazione per piattaforme e da un sempre più intenso coinvolgimento dei fornitori. Accanto a questi interventi di natura strutturale, vanno anche ricordate le azioni svolte nell'ultima parte dell'anno per ridurre lo stock e ricondurre su livelli adeguati il capitale di funzionamento: per far fronte a queste esigenze, allineando i volumi produttivi all'andamento della domanda, l'Azienda ha fatto ricorso a sospensioni temporanee dal lavoro.

Prosegue il processo di innovazione di prodotti, processi e servizi

Anche nel 1996, Fiat Auto ha dato forte impulso alle iniziative di sviluppo strategico, centrate sulla continua innovazione dei prodotti, dei processi e dei servizi alla clientela e sulla globalizzazione delle attività.

Grande impegno ha continuato ad essere dedicato al rinnovo della gamma dei modelli. Tra i principali eventi dell'anno va ricordato il lancio, a settembre, della Fiat Marea, nelle versioni berlina a tre volumi e station wagon, che hanno immediatamente riscosso un lusinghiero successo di pubblico: si tratta di una vettura di classe medio-alta destinata al mercato europeo che assomma alle doti di stile caratteristiche di comfort di assoluto rilievo e un'ampiezza di motorizzazioni tra le più complete. Per il marchio Lancia, oltre all'avvio della commercializzazione della Lancia Y anch'essa contrassegnata da brillanti risultati di vendita, il 1996 ha visto la presentazione della nuova gamma della Lancia K, arricchita di una station wagon dalle linee eleganti e dagli elevati contenuti tecnologici.

Altri importanti interventi migliorativi hanno riguardato le nuove motorizzazioni con cui sono state completate o rinnovate le gamme di numerosi modelli Fiat, Lancia e, in particolare, le Alfa 155, 145 e 146, che dall'inizio del 1997 possono beneficiare degli innovativi propulsori Twin Spark a 16 valvole capaci di alte prestazioni e derivati dalle famiglie di motori B e C prodotti nello stabilimento di Pratola Serra.

Al Salone dell'Automobile di Parigi, inoltre, è stata esposta la Multipla Fiat, espressione di un nuovo concetto di vettura che, richiamandosi alla grande tradizione Fiat di invenzione di nuove architetture automobilistiche, intende andare incontro alle esigenze dell'automobilista europeo del Duemila: essa offrirà, infatti, abbondante spazio per sei persone con il loro bagaglio, nonostante un ingombro molto ridotto e una lunghezza inferiore ai quattro metri.

Un altro terreno di crescente importanza strategica sul quale si è concentrato lo sforzo innovativo dell'Azienda è quello dei servizi. Fiat Auto, come del resto sta facendo la più qualificata concorrenza, intende assumersi la responsabilità di una completa gestione della soddisfazione del cliente, mettendolo in grado di ottenere, attraverso la rete commerciale, tutte quelle prestazioni che finora era costretto a ricercare sul mercato.

In questa prospettiva, l'Azienda sta lavorando lungo due filoni complementari e integrati con la vendita delle vetture. Il primo è quello dei servizi finanziari. Nel mese di luglio dello scorso anno sono state conferite a Fiat Auto le attività di finanziamento vendite e factoring della Fidis. In questo nuovo comparto di attività sono stati raggiunti risultati molto positivi, con un aumento in volume dei finanziamenti erogati pari all'11% rispetto al 1995.

Il secondo filone è quello delle coperture assicurative, della gestione dell'usato, del noleggio vetture, fino ai cosiddetti "servizi di mobilità", forniti da una società appositamente costituita, Targa Service, e comprendenti, tra l'altro, le garanzie estese, l'assistenza stradale, il servizio rapido e le revisioni obbligatorie. Per operare in quest'ultimo campo è nata Dekra Italia, in collaborazione tra Fiat Auto e la società tedesca Dekra, leader in Europa nel settore: con questa iniziativa Fiat Auto si è presentata pronta all'appuntamento con le nuove normative italiane in materia di revisioni periodiche degli autoveicoli.

L'accelerazione del processo di globalizzazione

La strategia di globalizzazione di Fiat Auto ha conosciuto nel 1996 una fase di forte slancio. La dimensione internazionale raggiunta dall'Azienda trova riscontro nella distribuzione delle vendite, che ha ormai raggiunto un sostanziale equilibrio tra l'Italia (34%), l'Europa (31%) e il resto del mondo (35%).

Il fatto indubbiamente più significativo per l'espansione industriale e commerciale dell'Azienda è stato il lancio, nell'aprile 1996, della Fiat Palio, la prima "world car" di Fiat Auto. Questa vettura rientra in un più ampio progetto, comprendente una famiglia di cinque modelli ben distinti sotto il profilo estetico e funzionale. Già nella primavera di quest'anno alla Fiat Palio si sono affiancate la Fiat Palio Weekend, la versione station wagon, e la Fiat Siena a tre volumi. Seguiranno in futuro un pick-up e una furgonetta. Nell'ambito del rafforzamento della presenza di Fiat Auto nel Mercosur va inoltre ricordata l'inaugurazione del nuovo stabilimento di Cordoba in Argentina. Realizzato in appena 18 mesi, questo impianto di carrozzeria è tra i più moderni al mondo: ha una capacità produttiva iniziale di 120 mila vetture, che potrà arrivare a 200 mila unità e produce la Fiat Siena, la cui commercializzazione in Argentina è iniziata nel mese di aprile. In Brasile ed Argentina, inoltre, sono state realizzati importanti interventi per il rafforzamento della rete dei concessionari e della loro produttività.

In Venezuela e Polonia sono state completate le attività preparatorie per la produzione dei modelli della famiglia "world car", mentre sono proseguite le verifiche di fattibilità per l'avvio di analoghe iniziative in Marocco, in Turchia, in Sud Africa ed in Cina.

In India è iniziata la fabbricazione e la commercializzazione della Fiat Uno. Nel marzo di quest'anno, inoltre, è stato raggiunto l'accordo con un partner locale per la costituzione di una nuova società, la Fiat India Automobiles Limited (Fial), che produrrà la Fiat Palio in un nuovo stabilimento "green field" la cui costruzione partirà nel corso dell'anno.

Prospettive 1997 - Orientamenti strategici di Fiat Auto - La creazione di valore

Guardando alle prospettive per il 1997, l'andamento dei consumi in Europa resterà condizionato dalle severe politiche economiche di risanamento delle finanze pubbliche dei diversi Paesi e da un tasso di disoccupazione che ha raggiunto i più alti livelli dal dopoguerra. In un contesto stagnante della domanda, la competizione sui prezzi è destinata ad inasprirsi.

In Italia, i provvedimenti di incentivazione alla rottamazione varati dal governo alla fine del 1996 stanno invece imprimendo alle vendite un forte impulso, con importanti ricadute non solo per Fiat Auto (che ha migliorato lo sfruttamento della propria capacità produttiva), ma per le stesse finanze pubbliche in termini di maggiori entrate fiscali e per l'occupazione.

Per quanto riguarda i mercati extraeuropei le previsioni concordano nell'indicare una continuazione del favorevole andamento della domanda sia in America Latina sia in Polonia.

Pur dovendo operare in un contesto non privo di ombre, Fiat Auto intende proseguire con determinazione nel suo cammino di sviluppo.

Il nostro obiettivo resta quello di fondare la crescita dell'Azienda su due pilastri: il primo è la soddisfazione dei clienti, puntando all'innovazione nei prodotti e nei servizi per offrire con continuità sul mercato qualità, novità e risposte alle esigenze dei consumatori; il secondo è la sempre più accentuata proiezione internazionale, particolarmente nelle aree a più elevato sviluppo della motorizzazione.

Indispensabile prerequisito dello sviluppo è l'autofinanziamento delle nostre attività. In tal senso siamo fortemente impegnati ad innalzare la redditività del capitale investito. In questa prospettiva abbiamo assunto come criterio fondamentale di ogni decisione operativa e come strumento di misura delle performance dell'Azienda la creazione di valore.

Ciò comporta, innanzitutto, una ferma attenzione al miglioramento della redditività delle vendite che, in un contesto di forti pressioni sui prezzi, andrà perseguita soprattutto con la riduzione dei costi di prodotto e di struttura.

Intendiamo anche sfruttare tutte le opportunità per ridurre il capitale investito attraverso l'ottimizzazione dei nuovi investimenti, la razionalizzazione delle strutture industriali, il controllo del capitale di funzionamento, la riduzione del livello di verticalizzazione ricorrendo a un maggior coinvolgimento dei fornitori.

Un altro importante contributo alla creazione di valore verrà anche dallo sviluppo delle attività di servizio che amplieranno e integreranno la nostra offerta, accrescendo la redditività del business senza richiedere consistenti investimenti in capitale.

Siamo consapevoli che la capacità dell'Azienda di creare valore passa per la qualità professionale e per il coinvolgimento attivo e costante delle sue persone. Noi ci sentiamo perciò fortemente impegnati a sviluppare un ambiente di lavoro sempre più orientato a far crescere le competenze, a stimolare l'innovazione, a riconoscere e premiare i meritevoli, ad affrontare con apertura e coraggio il cambiamento e a valorizzare ed integrare le diverse culture con le quali la globalizzazione ci mette a confronto.

I costanti progressi che stiamo compiendo in questa direzione, il successo della gamma dei prodotti su tutti i mercati, il rafforzamento della presenza internazionale dell'Azienda alimentano la nostra fiducia nelle strategie che da tempo stiamo perseguendo e nella capacità di Fiat Auto di affacciarsi al Duemila come uno dei più dinamici e più solidi costruttori nel panorama dell'industria automobilistica mondiale.

P. Cantarella
Presidente



R. Testore
Amministratore Delegato



M E R C A T O

Il 1996 è stato un anno positivo per il mercato automobilistico mondiale. Rispetto all'anno precedente, infatti, la domanda ha fatto registrare segni di ripresa nell'Europa Occidentale ed ha continuato a crescere nell'Europa dell'Est, in America Latina e in Giappone. La sola grande area geografica in flessione, in relazione al 1995, è stata l'America del Nord.

L'**Europa Occidentale** è stata segnata da una congiuntura economica che ha permesso un moderato incremento delle vendite, sia pure con sensibili differenze da Paese a Paese e con un mercato Italiano notevolmente al di sotto delle aspettative.

Nel suo insieme, il mercato automobilistico ha consuntivato 12.707.000 immatricolazioni, con una crescita, rispetto al 1995, del 6,5%, pari a 770.000 consegne.

Il risultato positivo è da attribuirsi ai molti nuovi prodotti presentati, alle azioni promozionali intraprese da tutti i costruttori e in alcuni Paesi, come ad esempio la Francia, alle incentivazioni varate dai Governi.

Questo, in dettaglio, l'andamento dei principali mercati.

- **Italia:** con 1.737.000 vetture, come accennato le consegne sono rimaste in sostanza stabili, appiattite sui risultati dell'anno precedente, su valori decisamente inferiori alle effettive potenzialità del mercato. Il lieve aumento dello 0,3%, infatti, è il minor incremento registrato in Europa nel corso del 1996. Il dato conferma, ancora una volta, il divario negativo che ormai dal 1993 segna l'andamento della domanda in Italia rispetto al resto d'Europa. A determinare il risultato sono stati soprattutto il secondo e il terzo trimestre che hanno invertito il trend di inizio anno che era di leggera ripresa. Tra i segmenti più penalizzati, quelli delle vetture piccole (A e B), la cui quota di partecipazione al totale del mercato è scesa dal 52,8% al 49,5%. In crescita, invece, il segmento C di Fiat Bravo e Fiat Brava che è passato dal 20,4% al 24,7%.
- **Germania:** positivo l'andamento della domanda sul mercato tedesco, che ha chiuso l'anno con 3.400.000 immatricolazioni, confermando così la tendenza al rialzo già registrata nel 1995.

La crescita media del 5,7%, tuttavia, nasce da due risultati di segno opposto: la flessione verificatasi a Est (- 1,3%) e l'aumento registrato ad Ovest (+ 6,7%).

- **Francia:** spinta dal volano degli incentivi varati dal Governo, la crescita della domanda di autovetture ha fatto registrare un incremento del 10,5% rispetto all'anno precedente. A consuntivo, infatti, le immatricolazioni sono state 2.125.000, il risultato più brillante degli ultimi cinque anni. I dati del terzo trimestre (+ 40,5% rispetto allo stesso periodo del '95) e del quarto (+ 0,8%) danno la misura della drastica riduzione di ordini che si è verificata a partire da settembre, quando è terminata la campagna degli incentivi. Questo calo, tuttavia, ha avuto un impatto modesto sul consuntivo del 1996, perché nell'ultima parte dell'anno sono state evase le richieste accumulate in portafoglio durante l'ultimo periodo di incentivi.
- **Gran Bretagna:** le immatricolazioni di vetture hanno beneficiato della positiva congiuntura economica del Paese, confermata da una crescita del 2,4% del P.I.L.. Nel 1996 il mercato automobilistico inglese è tornato a superare, per la prima volta negli anni Novanta, la soglia dei due milioni di automobili vendute. È ancora cresciuto, all'interno di questa domanda, il peso delle flotte, che rappresenta ora il 47,3% del totale, contro il 46,9% del 1995.
- **Spagna:** dopo un primo semestre in calo (- 0,5%), la domanda ha subito un'inversione di tendenza molto pronunciata. L'anno si è chiuso con 908.000 consegne, pari ad una crescita dell'8,8% rispetto al 1995. Il deciso incremento degli ordini è da attribuirsi alla vivace attività promozionale svolta da tutte le Case e alle misure governative che nel 1996 hanno ridotto la tassa sulle immatricolazioni.

Risultati molto positivi hanno fatto registrare anche gli altri Paesi europei, tra i quali spiccano l'**Irlanda** con un + 31,9% (merito anche delle agevolazioni governative) e poi l'**Austria** e il **Belgio**, entrambi al di sopra del 10%.

Domanda in espansione, infine, sui mercati dell'Est europeo, con in testa la **Polonia**, che nel 1996 ha consuntivato 381.000 immatricolazioni, con un incremento del 43,9% rispetto all'anno precedente.

Disomogeneo l'andamento della domanda nei diversi Paesi del **N.A.F.T.A.** In fortissima crescita il Messico, che fa registrare un incremento del 70%, sia pure su un volume complessivo del mercato di 200.000 vetture. In calo **Canada** (- 1,6%) e **Stati Uniti** (- 1,2%). Nell'area il totale delle vendite è stato di 9.386.000 vetture.

Un altro anno positivo per il **Giappone**, che prosegue nel ciclo iniziato tre anni fa. Nel 1996 la crescita è stata del 5%, e le automobili immatricolate 4.669.000. In aumento le vetture importate, che nel 1996 hanno sfiorato le 400.000 unità: una quota superiore all'8%.

In America Latina è da segnalare la crescita del **Brasile** (+ 2,4%) che ha totalizzato 1.404.000 vendite, avvicinandosi sempre di più al traguardo del milione e mezzo di vetture immatricolate. Si tratta di un mercato vivace, all'interno del quale anche nel 1996 è risultato preminente il segmento che raggruppa le vetture di piccola

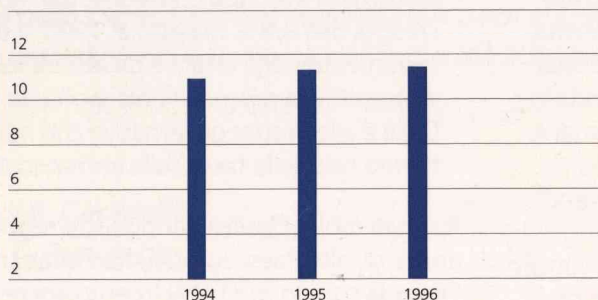
cilindrata (48,9% del totale) che godono degli sgravi messi a punto dal Governo con l'iniziativa "carro popular".

Mercato in ripresa per l'**Argentina**, dopo il calo del 1995. Nel 1996, infatti, le vendite sono state 300.000, pari ad una crescita del 7,5% rispetto all'anno precedente.

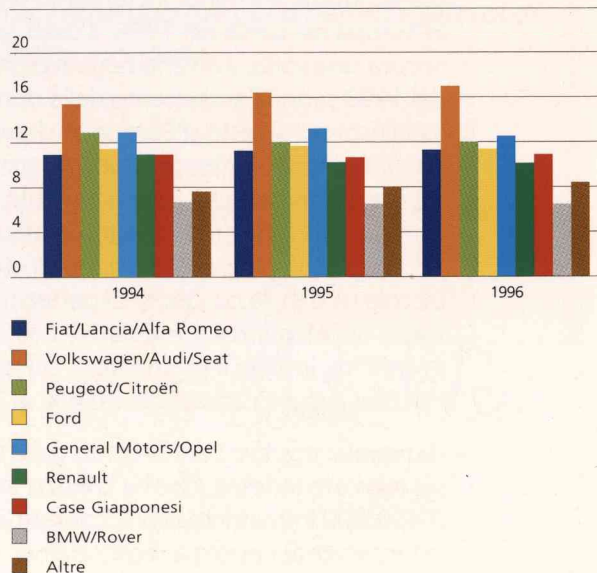
Analoga situazione, nell'area mediterranea, per la **Turchia** che ha invertito la tendenza negativa registratasi nel 1995 con una crescita dell'8,4% pari a 230.000 vendite.

La domanda europea di veicoli commerciali è stata di 1.421.000 unità, con un incremento del 9,3% sull'anno precedente. A questo bilancio positivo, che conferma una tendenza al rialzo già manifestatasi nel 1995, hanno contribuito in particolare il mercato italiano, in cui le vendite sono state 153.000 contro le 148.000 del '95, e quello francese, che ha assorbito 335.000 veicoli (314.000 nel 1995).

MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT
(incidenza in %)



MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA
(incidenza in %)





1

1. Fiat barchetta.

2. Coupé Fiat 20v Turbo.

3. Fiat Ulysse 2.1 TD.

4. Fiat Bravo GT con kit Abarth.

5. Fiat Cinquecento Soleil.



2



3



4



5

VENDITE

Nel 1996 **Fiat Auto** ha venduto 2.282.000 autoveicoli, 53.000 in più rispetto al 1995 (+ 2,4%). Se a queste consegne si aggiungono quelle della società collegata che opera in Turchia, le fatturazioni totali consolidate ammontano a oltre 2.365.000 unità.

Di particolare rilievo il successo ottenuto da Fiat Auto nell'Europa Occidentale, dove le immatricolazioni sono state 1.430.000 pari ad una quota di mercato dell'11,3% (+ 0,1 rispetto al 1995). In quest'area, segnata da un clima di competitività molto acceso, la crescita è stata del 7,3% a fronte di un aumento del mercato del 6,5%. Risultato eccellente, che diventa il migliore degli ultimi dieci anni se dall'Europa Occidentale si esclude il mercato italiano penalizzante per il suo andamento statico. In questo caso, infatti, il balzo in avanti compiuto da Fiat Auto risulta pari ad oltre il 22% e la quota di mercato passa dal 5,4% del '95 al 6,1% del '96.

In ben quattro Paesi, in particolare, Fiat Auto ha raggiunto i risultati più brillanti degli ultimi dieci anni, con queste quote di penetrazione: Danimarca (7,5%), Francia (8,2%), Irlanda (7,3%) e Gran Bretagna (4,5%). In altrettanti ha fatto registrare i successi più lusinghieri degli ultimi 5 anni: Austria (5,4%), Finlandia (3,8%), Germania (4,8%) e Svizzera (8,0%).

Al successo hanno molto contribuito Fiat Punto, sempre al secondo posto assoluto nella classifica delle auto più vendute in Europa e al primo nel suo segmento con oltre 550.000 immatricolazioni; poi Fiat Bravo e Fiat Brava, che hanno totalizzato 270.000 vendite. Ancora poco significativi, sul consuntivo dell'anno, i risultati di Fiat Marea e Fiat Marea Weekend, che sono state lanciate tra settembre e ottobre. Negli ultimi mesi del 1996, tuttavia, le due vetture hanno raccolto ben 75.000 ordini, un risultato che preannuncia buone prospettive per il 1997.

In Italia Fiat Auto ha raggiunto una quota del 43,9%, con una leggera perdita (- 1,6%) rispetto al 1995. Il lieve calo è stato determinato soprattutto dalla generale flessione della domanda nei segmenti A e B, particolarmente penalizzata dal clima congiunturale, dove Fiat Auto presenta una posizione predominante. Sul mercato domestico, buona la prestazione del

marchio Fiat che nel 1996 ha conquistato una quota del 33,1% (+ 0,2% rispetto all'anno precedente) e modesta la flessione di Lancia ed Alfa Romeo che nel contesto di una domanda depressa hanno contenuto il calo entro lo 0,8%.

Nel mondo, l'**Alfa Romeo** ha venduto, durante il 1996, 118.000 vetture, conquistando quote di rilievo in Grecia (2,8%) e in Svizzera (1,3%). In Europa il marchio detiene lo 0,9% del mercato. Buone le prospettive per il 1997, anno nel quale le vendite dell'Alfa Romeo saranno sostenute da importanti novità di prodotto. Si tratta delle nuove Alfa 145 e Alfa 146 equipaggiate con i motori Twin Spark che sono in commercio da gennaio e dell'Alfa 156 (l'inedito modello destinato a sostituire l'Alfa 155), il cui lancio è previsto per la seconda metà dell'anno.

Lancia ha venduto, nel complesso, 159.000 vetture, raggiungendo in Europa una quota dell'1,3%. Nel 1997 il marchio disporrà di una gamma più ampia e articolata perché arricchita di un altro modello, la Lancia k Coupé, e di due nuove versioni della Lancia Y: la 1.2 16v equipaggiata con il primo motore Fire a 16 valvole e la Lancia Y Elefantino dedicata ai giovani.

Nel 1996 il marchio **Fiat** ha venduto 1.139.000 auto e la sua quota in Europa Occidentale è salita dall'8,6% al 9%. Tra i risultati migliori, quelli ottenuti in Germania, dove Fiat ha conquistato il 4,1% del mercato (+ 0,6% rispetto al '95), in Francia, dove ha raggiunto una quota del 7,2% (+ 1,9%) e in Gran Bretagna, dove le sue vendite hanno rappresentato il 4,2% del totale, con un incremento sull'anno precedente dello 0,6%.

In Polonia la Fiat Auto mantiene una posizione di assoluto rilievo con una quota di mercato del 43,2%. Nel corso del 1996, nonostante l'asprezza della sfida competitiva che ha visto l'ingresso sul mercato di tutti i maggiori concorrenti, europei e non, le vendite sono state 164.000, con un incremento del 21,3% rispetto al 1995.

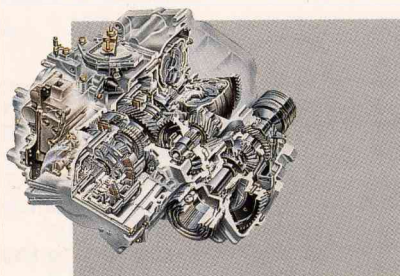
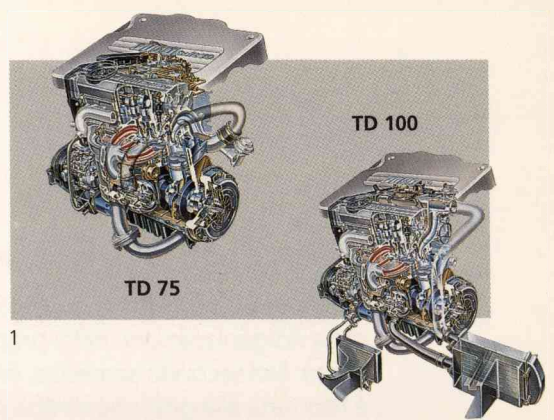
Fiat Auto ha migliorato la propria posizione anche in Brasile, passando dal 28,4% di quota del 1995, al 29,3% del 1996. Le consegne sono state 411.000 (+ 5,8%), un risultato al quale ha contribuito in larga misura il grande successo della Fiat Palio. La Fiat Palio che, lanciata in aprile, è stata venduta in oltre 150.000 unità affermandosi nell'ultima parte dell'anno come la seconda

1. I nuovi motori turbodiesel di Fiat Bravo e Fiat Brava (utilizzati anche per la Fiat Marea).

2. La nuova Fiat Punto Team.

3/4. Cambio automatico della Fiat Bravo e Fiat Brava.

5. Fiat Bravo e Fiat Brava 1.6 16v cambio automatico.



vettura più venduta nel suo segmento.

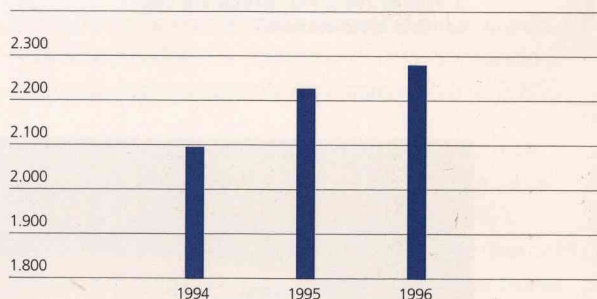
Per la Fiat Auto Argentina, il 1996 è stato l'anno della riorganizzazione della propria presenza nel Paese. Nel secondo semestre, infatti, l'Azienda è ritornata alla gestione diretta della produzione e delle vendite. In dicembre è stato inaugurato il nuovo stabilimento di Cordoba dove saranno prodotte la Fiat Siena, la berlina tre volumi del "progetto world car", e la versione 5 porte della Fiat Palio. In attesa del lancio di questi nuovi modelli, perciò, l'azione commerciale è stata indirizzata alla difesa della quota che si è attestata, a fine anno, al 20,8%.

In Turchia, la società collegata Tofas ha venduto 75.000 vetture, che corrispondono ad una quota di mercato del 32,3%.

Il fatturato netto consolidato ricambi è risultato pari a 2.925 miliardi di lire, con un incremento del 2,6% rispetto all'anno precedente.

FATTURAZIONE DI VETTURE E DERIVATI

(unità/000 - vendite a rete primaria).



FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI

(in migliaia di unità)

	ITALIA (1)			ESTERO (2)			TOTALE		
	1996	1995	VAR. %	1996	1995	VAR. %	1996	1995	VAR. %
Marca Fiat (3)	600,2	649,6	- 7,6	720,0	629,0	+ 14,5	1.320,2	1.278,6	+ 3,3
Marche Lancia-Autobianchi	105,9	118,4	- 10,6	49,3	40,7	+ 21,1	155,2	159,1	- 2,5
Marca Alfa Romeo	55,9	88,4	- 36,8	54,9	61,1	- 10,1	110,8	149,5	- 25,9
TOTALE	762,0	856,4	- 11,0	824,2	730,8	+ 12,8	1.586,2	1.587,2	- 0,1
Innocenti	10,2	17,6	- 42,0				10,2	17,6	- 42,0
Maserati S.p.A.	0,7	0,4	+ 75,0	0,1	0,6	- 83,3	0,8	1,0	- 20,0
Polonia (4)				168,8	136,3	+ 23,8	168,8	136,3	+ 23,8
Marocco				13,2		+ 100,0	13,2		+ 100,0
Brasile (4)				469,2	475,0	- 1,2	469,2	475,0	- 1,2
Argentina				24,9		+ 100,0	24,9		+ 100,0
Venezuela (4)				8,7	12,1	- 28,1	8,7	12,1	- 28,1
TOTALE	772,9	874,4	- 11,6	1.509,1	1.354,8	+ 11,4	2.282,0	2.229,2	+ 2,4

(1) Numero vetture e derivati venduti a Rete Primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla Rete primaria nei diversi mercati.

(3) Comprende unità provenienti da Fiat Auto Poland e FIASA, distribuite dalla Rete commerciale Fiat Auto.

(4) Considera fatturazioni alla Rete Fiat Auto nel paese ed export diretto.



1



2



3

1. Lancia k berlina.
2. Lancia k SW.
3. Lancia k Coupé.
4. Fiat Palio 3 e Fiat Palio 5 porte (prodotta in Argentina, a Cordoba).
5. La nuova Fiat Palio Weekend.



4



5

PRODUZIONE

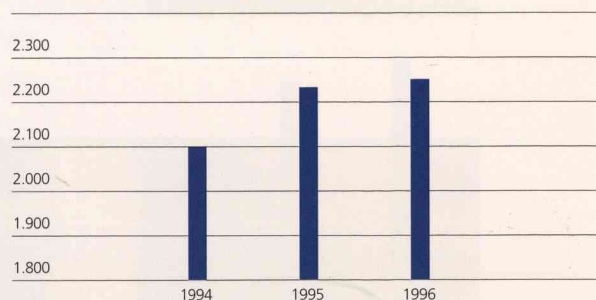
Nel 1996 Fiat Auto e le società consociate hanno prodotto 2.250.900 autoveicoli, tra automobili e veicoli commerciali. Di questi, 1.430.500 sono stati costruiti in Europa Occidentale, 512.100 in Brasile e 308.300 in Polonia. A questi occorre aggiungere la produzione delle società collegate e licenziatricie (125.200 unità) che portano il totale dei volumi realizzati nel 1996 a 2.376.100 autoveicoli.

Nel corso dell'anno lo stabilimento di Mirafiori ha avviato la produzione dei modelli Fiat Marea e Fiat Marea Weekend su una linea di montaggio che adotta innovative soluzioni tecnologiche, soprattutto nel campo della flessibilità costruttiva.

Cassino e Rivalta hanno raggiunto il pieno regime produttivo dei modelli Fiat Bravo e Fiat Brava. Per integrare l'attività costruttiva di Mirafiori, inoltre, a Rivalta è stato messo a punto un modulo capace di produrre in modo promiscuo Fiat Bravo e Fiat Marea.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

(unità/000)



PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)

(in migliaia di unità)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Marca Fiat (2)	1.295,0	1.300,9	1.444,2	1.486,4	1.409,9	1.279,1	1.184,1	895,9	1.137,7	1.209,5	1.165,7
Marche Lancia-Autobianchi (2)	227,6	274,3	265,2	311,8	313,2	257,2	206,4	159,0	167,0	163,7	150,2
Marca Alfa Romeo		192,7	231,3	235,6	222,2	178,6	152,4	109,7	108,1	156,9	113,8
Ferrari	3,6	3,9	4,0	3,8	4,3	4,6	3,5				
Maserati								0,4	0,8	1,0	0,8
TOTALE											
EUROPA OCCIDENTALE(*)	1.526,2	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4	1.165,0	1.403,8	1.505,6	1.388,8
Brasile	172,5	195,2	196,4	208,3	213,3	244,0	283,4	359,8	455,3	430,0	512,1
Polonia								261,8	238,9	273,5	308,3
TOTALE	1.698,7	1.967,0	2.141,1	2.245,9	2.162,9	1.963,5	1.829,8	1.786,6	2.107,8	2.234,6	2.250,9

(*) di cui:

Produzione Stab. Italia	1.526,2	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4	1.165,0	1.403,8	1.505,6	1.388,8
Produzione Sevel Nord									9,8	25,5	41,7

(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate e complete.

(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che è stata di n. 121.285 nel 1996.



1



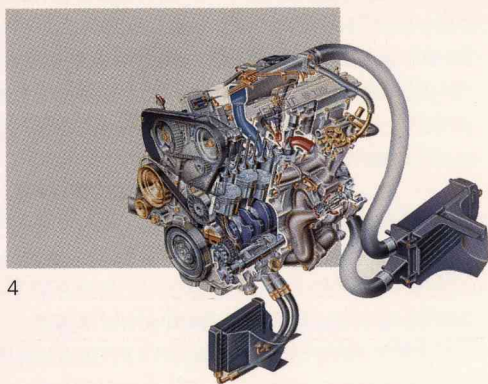
2



KALEIDOS



3



4

1. Lancia Dedra SW e berlina
con nuovi motori 16v.

2. Lancia Y Kaleidos.

3. Fiat Marea Weekend.

4. Il motore TD 125 che equipaggia
la Fiat Marea.

5. Fiat Marea berlina.

6. Lancia Z 2.1 td.



5



6

A Melfi, la produzione della Lancia Y si è stabilizzata sulle cadenze previste ed è stato completato l'insediamento dei fornitori nel comprensorio attiguo alla fabbrica.

Nel complesso di Pomigliano è stato completato l'attrezzamento delle linee per la costruzione del nuovo modello Alfa 156 che sostituirà l'Alfa 155 e sarà presentato nella seconda metà del 1997.

A Belo Horizonte, in Brasile, è giunta a regime la produzione della Fiat Palio ed è stata avviata quella della Fiat Palio Weekend, il modello della famiglia "178" che a partire dall'autunno del 1997 sarà commercializzato anche in Europa.

Il nuovo stabilimento argentino di Cordoba, inaugurato il 20 dicembre e realizzato da Fiat Engineering in soli 18 mesi partendo da prato verde, ha iniziato la costruzione dei modelli Fiat Palio 5 porte e Fiat Siena. È continuata, intanto, l'attività di addestramento di operai e tecnici neoassunti curata dall'Isvor nel Centro di formazione attiguo alla fabbrica.

In Polonia, a Biesko Biala e a Tichy, è stato quasi completato l'attrezzamento delle linee dalle quali usciranno, nei primi mesi del 1997, Fiat Palio Weekend e Fiat Siena.

In Venezuela, nello stabilimento di La Victoria, è proseguita la costruzione del nuovo impianto di verniciatura e la messa a punto dell'attrezzamento per la costruzione di Fiat Palio e Fiat Siena. Nel 1997 saranno avviate le preserie dei due modelli.

Intensa è stata, nel 1996, anche l'attività degli stabilimenti di meccanica.

A Pratola Serra è continuata la salita produttiva dello stabilimento, in coerenza con le richieste di mercato. È iniziata la costruzione dei motori turbodiesel di 1910 cm³, da 75 e da 100 CV, destinati ai modelli Fiat Bravo e Fiat Brava e quella dei propulsori a 16 valvole 1.4, 1.6 e 1.8 per le Alfa 145 e 146. È stato avviato, inoltre, l'attrezzamento delle linee sulle quali saranno realizzati gli inediti motori turbodiesel ad iniezione diretta del nuovo modello Alfa 156.

Pomigliano ha completato la razionalizzazione industriale imposta dall'adozione su Alfa 145 e 146 dei nuovi propulsori Twin Spark 16V in luogo dei precedenti motori boxer.

A Termoli sono state completate le linee per la produzione del nuovo motore Fire 16v e a Verrone è proseguita la messa a punto degli attrezzamenti necessari alla costruzione di un inedito cambio e di alcuni particolari della futura Alfa 156.

A Rivalta e a Sulmona sono stati installati tutti gli impianti per la produzione di alcuni particolari delle sospensioni di Fiat Palio. A Sulmona, inoltre, è iniziato l'attrezzamento delle stazioni destinate al montaggio del gruppo ruota anteriore della nuova Alfa Romeo.

INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso, consolidati nel 1996 dal Settore Auto, ammontano a 3.248 miliardi di lire: il 63% sono stati realizzati in Europa e il restante 37% nel resto del mondo.

La **Fiat Auto S.p.A.** ha investito 1.446 miliardi di lire (il 45% del totale), parte per il prodotto (71%) e la struttura produttiva (9%), la parte restante per interventi mirati ad una maggiore efficienza, alla tutela dell'ambiente, al miglioramento del "lay-out", all'ergonomia dei posti di lavoro. Se si considera l'area di destinazione, il 64% degli investimenti sono andati al Nord Italia (il 96% dei quali al Piemonte) e il 36% agli stabilimenti del Centro Sud.

La **Fiat Automoveis FIASA** ha investito nello stabilimento di Belo Horizonte, in Brasile, 629 miliardi di lire. Quattrocento sono stati destinati alla produzione di Fiat Palio e Fiat Palio Weekend. I restanti sono stati impiegati per potenziare gli impianti di lastratura, verniciatura e montaggio che hanno portato la capacità produttiva della fabbrica a 1700 vetture al giorno e a realizzare gli attrezzamenti necessari alla costruzione di un nuovo tipo di cambio nella quantità di 1200 unità al giorno.

La **Fiat Auto Argentina** ha investito 534 miliardi di lire (che rappresentano il 16% di tutti gli stanziamenti del Settore) per completare il nuovo stabilimento di Cordoba, di cui già si è accennato.

La Fiat Auto Polonia e la Fiat Auto Venezuela hanno iniziato le attività che permetteranno di avviare anche in quei Paesi la costruzione delle "world car" del progetto "178".

Dei 3.248 miliardi di lire investiti nel 1996 dal Settore Auto, l'85% è stato destinato allo sviluppo strategico (62% al prodotto e 23% alla struttura industriale), che significa progettazione e produzione dei nuovi modelli, miglioramento delle tecnologie costruttive ed espansione dell'attività. Il restante 15% degli stessi è stato impiegato per migliorare l'efficienza e la funzionalità della struttura aziendale, anche in relazione alla sicurezza e al rispetto dell'ambiente.

Una parte degli investimenti destinati al prodotto è stata dedicata alle vetture lanciate nel corso dell'esercizio: Fiat Palio, Fiat Marea, Fiat Marea Weekend e Lancia k SW. Un'altra parte è andata ai progetti in fase di realizzazione e relativi ai modelli che saranno presentati nel 1997 o ancora più avanti: Lancia k Coupé, Fiat Palio Weekend, Fiat Siena, Multipla Fiat, le vetture destinate a sostituire le Alfa 155 e 164, l'auto che rimpiazzerà la Lancia Dedra e la nuova piccola Fiat. Una terza parte di stanziamenti, infine, è stata impiegata per completare la gamma dei modelli già in commercio: Fiat Bravo e Fiat Brava, Lancia Y, Coupé Fiat, Alfa GTV e Alfa 145 e 146.

Per quanto riguarda le meccaniche, di particolare rilievo gli investimenti destinati ai motori (13% del totale): sia della gamma medio alta (famiglie B e C benzina, B e C diesel a iniezione diretta, motore Torque prodotto a Mirafiori), sia della gamma medio bassa (Fire 1.2 16v). Altri importanti importi sono stati utilizzati per migliorare e rendere più compatto il cambio prodotto nello stabilimento di Verrone e attualmente montato su Fiat Marea 2.4 TD, nonché per migliorare funzionalità e manovrabilità dei cambi costruiti a Mirafiori e a Termoli.

Sono anche da segnalare gli investimenti fatti per la struttura produttiva italiana: sia a Melfi dove gli investimenti sono stati impiegati per completare lo stabilimento, sia nelle fabbriche di Fiat Auto S.p.A. A Cassino, Mirafiori e Rivalta Carrozzeria, in particolare, sono state adeguate le attrezzature e il "lay-out" delle officine di lastratura e di montaggio alle esigenze produttive dei modelli

Fiat Bravo e Fiat Brava e Fiat Marea e Fiat Marea Weekend. Sempre a Rivalta Carrozzeria sono proseguite le attività per preparare la costruzione dei futuri modelli della gamma alta. A Pomigliano sono stati avviati i lavori di allestimento delle linee che produrranno la nuova Alfa 156.

Negli stabilimenti di Termini Imerese e di Rivalta Carrozzeria è proseguita la ristrutturazione degli impianti di verniciatura.

Il 10% degli investimenti realizzati nel 1996 da Fiat Auto S.p.A. sono stati destinati agli altri Enti, centrali e commerciali. Obiettivi: interventi di gestione, miglioramento dell'efficienza di funzionamento, adeguamenti del "lay-out" e dell'ergonomia negli uffici.

Altri investimenti, infine, sono stati dedicati allo sviluppo delle reti commerciali di Fiat Auto nelle grandi aree urbane europee.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Anche nel 1996 Fiat Auto ha proseguito nell'attività di rinnovamento dei prodotti, asse portante della sua strategia di sviluppo. Sono stati presentati nuovi modelli, eseguiti interventi di miglioramento e aggiornamento di altri, ed è stata accentuata la proiezione internazionale del Settore. A livello consolidato sono stati investiti per lo sviluppo del prodotto e per l'innovazione tecnologica 972 miliardi di lire.

Di grande rilevanza per l'espansione commerciale ed industriale dell'Azienda è stato il lancio, avvenuto nell'aprile del 1996 in Brasile, della Fiat Palio, prima "world car" della Fiat. La vettura è nata dal progetto "178", destinato a far crescere Fiat Auto proprio in quei Paesi del Sudamerica, dell'Asia, dell'Africa e dell'Est europeo dove negli anni a venire è previsto il maggior sviluppo della motorizzazione. Già nel 1997 la Fiat Palio sarà affiancata da altri due modelli della stessa famiglia, Fiat Palio Weekend (in vendita anche in Europa occidentale dall'autunno di quest'anno) e Fiat Siena, alle quali seguiranno in futuro un pick-up e una furgonetta.

Al Salone dell'automobile di Parigi la Fiat ha esposto la Multipla Fiat, un modello costruito pensando al domani del trasporto individuale. La Multipla Fiat, infatti, è un'automobile che fonda una nuova tipologia di vetture. Capace di trasportare sei persone con i loro bagagli, nonostante un ingombro esterno ridotto e una lunghezza inferiore ai quattro metri, la Multipla Fiat offre al proprio interno un ambiente che favorisce il dialogo tra i passeggeri e un modo di vivere l'automobile più libero e meno formale. I sedili, disposti su due file, sono individuali e amovibili, per consentire ad ognuno di ridisegnare lo spazio interno secondo le esigenze del momento.

Nel 1996 il marchio Fiat ha presentato anche un nuovo modello dedicato ai mercati europei. Si tratta di Fiat Marea e Fiat Marea Weekend, una berlina tre volumi e una station wagon che si collocano nella classe delle vetture medio-grandi e si segnalano per la linea piacevole ed elegante, il grande comfort e una gamma di sette motori che per ampiezza e articolazione è tra le più complete del mercato. Tra questi, tre nuovi e sofisticati turbodiesel con potenze da 75 a 124 CV costruiti nello stabilimento di Pratola Serra, uno dei più moderni d'Europa.

Tra i miglioramenti apportati da Fiat ai prodotti già in commercio, ci sono gli interventi sul Coupé Fiat che ha adottato nuovi motori plurivalvole: un 1.8 e un due litri 5 cilindri, che eroga 147 CV nella versione aspirata e 220 in quella turbo. Inedito motore turbodiesel di 2088 cm³, poi, per Fiat Ulysse e due propulsori a gasolio sovralimentati, rispettivamente da 75 e 100 CV per Fiat Bravo e Fiat Brava.

Per il marchio Lancia il 1996 è iniziato con la commercializzazione della Lancia Y che ha subito riscosso un notevole successo grazie alla linea originale, a contenuti di solito riservati a modelli di dimensioni maggiori e all'esclusivo optional Kaleidos, al quale la Lancia Y deve un importante primato: quello di essere l'unica vettura al mondo (di grande serie) offerta in più di cento colori di carrozzeria.

Al Salone dell'automobile di Torino la Lancia ha presentato la nuova gamma della Lancia k, arricchita di una station wagon d'élite, elegante e dinamica, moderna interpretazione del Granturismo secondo lo spirito del marchio,

e le nuove Lancia k berlina, migliorate con tutti gli affinamenti tecnici messi a punto per la station wagon. Nel corso dell'anno è stata rinnovata e razionalizzata anche l'offerta dei motori di Lancia δ, Lancia δ HPE e Lancia Dedra, con l'adozione di nuovi propulsori, tutti a 16 valvole. Sulla monovolume Lancia Z è stato montato un propulsore turbodiesel 2.1 con tre valvole per cilindro da 110 CV.

Nuovi motori, all'insegna di una guida brillante e sportiva pur nella massima sicurezza, anche per i modelli Alfa 155 e Alfa 145 e 146, sui quali sono stati installati propulsori Twin Spark tutti a 16 valvole, capaci di grandi prestazioni. Per Alfa 145 e Alfa 146, in particolare, l'intervento sui motori è stato accompagnato da importanti affinamenti estetici e funzionali che hanno migliorato il comfort globale offerto dalle vetture. Le nuove Alfa 145 e Alfa 146, presentate alla stampa internazionale nel mese di novembre, sono in commercio dall'inizio del 1997.

Nel 1996 Alfa Romeo ha presentato, inoltre, la versione 3.0 V6 24V del suo apprezzato GTV, che grazie al motore di tre litri prodotto ad Arese, con sei cilindri a V e 24 valvole, offre ad un prezzo competitivo il piacere di guida che può dare solo un coupé agile e brillante, equipaggiato con un potente propulsore aspirato sei cilindri.

Grande successo, infine, per Nuvola, la "concept car" dell'Alfa Romeo che propone non solo un'idea di stile, ma un modo diverso di costruire automobili: partendo da un telaio con meccanica autoportante, come un tempo. Grazie a questa architettura, infatti, sulla stessa base si potranno realizzare differenti carrozzerie e offrire una risposta molto articolata al pubblico, che è sempre più attratto dai modelli di nicchia. La prima soluzione stilistica l'hanno data i designer dell'Alfa Romeo stessa, realizzando appunto Nuvola, un coupé estremo, slanciato e aggressivo, che suscita forti emozioni.

Nel settore dei veicoli commerciali il 1996 ha visto il lancio della Fiat Punto Van, nuovo modello destinato al trasporto commerciale leggero che è al vertice della categoria per capacità di carico, portata utile ed economia di esercizio. Nel mese di ottobre, poi, è iniziata la produzione del Fiat Ducato 4x4 che amplia la gamma del modello, rispondendo ad un'esigenza particolarmente sentita dal mercato europeo.



1



2



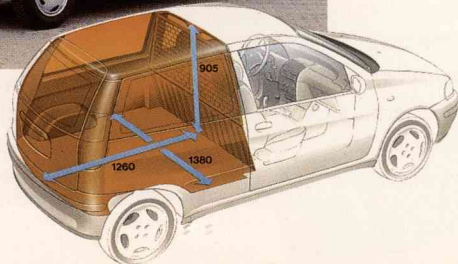
3



4



5



1/2. Multipla Fiat e suo interno.

3/4. Alfa Romeo Nuvola e suo interno.

5. Fiat Punto Van.

NUOVE INIZIATIVE

Perseguendo una strategia ormai diventata, insieme con l'innovazione di prodotto e di processo, uno degli assi portanti della strategia di sviluppo dell'azienda, anche nel 1996 Fiat Auto ha compiuto importanti passi avanti nel processo di globalizzazione del "business".

In **India** è stata avviata la produzione della Fiat Uno e a fine anno sono stati firmati con il partner locale gli accordi per la costituzione di Fiat Auto India, "joint venture" a maggioranza Fiat. La nuova società curerà la commercializzazione della Fiat Uno e realizzerà una nuova fabbrica, destinata a costruire i modelli del progetto "178". L'avvio produttivo dello stabilimento è previsto per la fine del 1999.

Nel suo primo anno "pieno" di attività, la **Fiat Auto Marocco** ha venduto 13.200 vetture (soprattutto Fiat Uno), conquistando una quota di mercato del 65%. Le vetture sono montate nello stabilimento SOMACA, dove è anche in corso la messa a punto delle attrezzature necessarie alla produzione della "world car", che inizierà negli ultimi mesi del 1997.

Sono proseguiti, in **Sud Africa**, il montaggio e la commercializzazione della Fiat Uno, venduta nel 1996 in 13.900 unità. Si è sviluppata, inoltre, l'attività dell'importatore Alfa Romeo che ha venduto 506 vetture. Fiat e Alfa Romeo insieme hanno così raggiunto una quota di mercato del 5,7%. Anche in questo Paese è allo studio l'attrezzamento degli impianti per il montaggio dei modelli del progetto "178". L'avvio della produzione è prevista per la fine del 1998.

In **Egitto**, alle linee di assemblaggio della Fiat 131 si sono aggiunte, nel 1996, quelle della Fiat Tempra. In totale sono state vendute 9.700 vetture, 1.000 delle quali importate, ed è stata raggiunta una quota di mercato del 18%. È allo studio, intanto, un accordo con il Governo egiziano per l'assemblaggio di una vettura "popolare" che godrebbe di agevolazioni fiscali.

In **Vietnam**, nel corso dell'anno, si è iniziato a montare la Fiat Tempra. I volumi di vendita ancora modesti (674 vetture) sono dovuti ad una domanda che entra solo ora in una vera fase di sviluppo. Rappresentano, tuttavia, il 13,5% del mercato.

In **Turchia** sono in corso, con il partner locale, verifiche per il rinnovo della gamma. È previsto, inoltre, l'attrezzamento per la produzione dei modelli del progetto "178" la cui produzione potrebbe iniziare verso la metà del 1998.

Sono proseguiti, in **Cina**, i contatti con Enti del Governo e con alcune società locali per la definizione di un accordo che permetta di produrre le "world car" del progetto "178". L'ipotesi allo studio prevede la produzione delle versioni commerciali in una prima fase e di quelle per passeggeri in un secondo tempo.

Nel 1996 si è consolidata l'iniziativa "Grandi Centri", il progetto dedicato al potenziamento e al rilancio della rete di distribuzione Fiat Auto nelle grandi città europee. Sono stati, infatti, conclusi cinque accordi che permetteranno di aprire nuovi punti di vendita a Parigi, Madrid, Berlino, Siviglia e Londra, strutture che renderanno più capillare la presenza commerciale della nostra Azienda in quelle città. Sono giunte a buon punto, intanto, le trattative per la costituzione dei prossimi centri che dovrebbero nascere a Berlino, Marsiglia, Parigi est, Valencia e Birmingham.

In luglio, Fiat Auto, Fiat Auto Mains, Isvor Fiat, Targa Service e le associazioni dei concessionari Fiat, Lancia e Alfa Romeo, hanno costituito il **Consorzio Fami**. Obiettivo del nuovo Ente è contribuire al rinnovamento della rete commerciale nel rispetto della missione dei singoli marchi. La prima iniziativa del Consorzio riguarda la selezione, l'addestramento e l'inserimento nelle concessionarie di 700 giovani venditori e la formazione di altri 160 venditori già in attività. Il corso dei nuovi assunti durerà 14 settimane e alternerà alle lezioni in aula, attività di laboratorio ed esperienze pratiche sul campo; quello dei venditori più esperti durerà nove settimane.

Nell'ambito dei **Ricambi** è stata lanciata, in settembre, una nuova gamma di prodotti, chiamata "Fit parts". Articolata in cinque famiglie, questa linea di ricambi è destinata ai proprietari delle auto più vecchie. Con l'iniziativa, Fiat Auto entra in un'area di "business" del post-vendita che finora le case automobilistiche avevano lasciato ai produttori indipendenti.

Di particolare rilievo anche l'attività svolta da **Targa Service**. Infatti nel mese di giugno 1996 è stata acquistata la società **Targa Assistance**,



1



2



3



4



5

1/2/4. Alfa 145, 146 e 155 con nuovi motori 1.4, 1.6 e 1.8 T.Spark 16V.

3. Alfa GTV 3.0 V6 24V.

5. Fiat Ducato 4x4.

con una quota azionaria del 100%, ma con l'opzione di cedere il 40% alla società **Europe Assistance**, che ha partecipato allo sviluppo del modulo dell'assistenza stradale e fornisce i servizi di call center. Appena avviata l'attività Targa Assistance ha subito incontrato l'impegnativo esame della stagionalità estiva, che ha saputo superare in modo più che soddisfacente. Dall'esperienza iniziale sono scaturite nuove idee di servizio, come quella del controllo satellitare di tratti autostradali, sperimentato nel periodo delle festività di fine anno.

AMBIENTE

Nel 1996 Fiat Auto si è impegnata per migliorare ancora, dal punto di vista ecologico, i processi produttivi dei suoi stabilimenti in Italia e all'estero e per sviluppare prodotti sempre più rispettosi dell'ambiente.

In Italia sono proseguiti i lavori per completare la Centrale di cogenerazione dello stabilimento Sata di Melfi, dove è stato installato un turbo alternatore a vapore in contropressione della potenza di 22 MW.

In molti stabilimenti italiani di Fiat Auto, nel corso dell'anno è diventato operativo **Prodac** (Process Optimization and Data Acquisition System), il sistema di gestione e controllo centralizzati dell'energia. Ai benefici ambientali che Prodac ha fatto registrare ovunque, si è aggiunta, nel moderno stabilimento di Melfi già predisposto per questa attività, una riduzione dei costi.

Grazie al miglioramento dei processi produttivi, è stata ridotta la quantità di acque necessarie alle lavorazioni e con l'estensione delle tecniche di ricircolo sono stati diminuiti i consumi. Una tecnologia, quest'ultima, applicata anche nello stabilimento brasiliano della Fiasa e in quello polacco di Tychy.

Buoni risultati pure sul fronte dei residui di lavorazione: ne sono stati prodotti di meno e ne è stata riciclata una maggiore quantità.

Nello stabilimento Sevel di Atesa, in Abruzzo, è entrata in funzione quest'anno un'isola ecologica

simile a quelle di Melfi, Pratola Serra e Mirafiori, che operano con successo già da tempo. Per tutte le altre fabbriche italiane sono in avanzata fase di messa a punto impianti analoghi.

Sono proseguiti, con il completamento delle opere edili, i lavori di costruzione della Piattaforma integrata di Melfi, inoltre verrà installata, in accordo con la Regione Basilicata, una rete di monitoraggio ambientale dalla quale si potranno ottenere numerosi dati di controllo della situazione ecologica.

I positivi risultati ottenuti sul fronte della tutela ambientale per quanto riguarda l'energia, le acque e i residui, sono dovuti allo sviluppo di specifiche tecniche di gestione e di controllo dei parametri ambientali. Tecnologie che, migliorate e ampliate nel tempo, hanno raggiunto proprio nel 1996 la loro piena efficienza.

Ai miglioramenti ha contribuito anche il costante impegno per la formazione del personale sui sistemi di gestione ambientale, nonché l'addestramento degli specialisti in energia ed ecologia. Un'attività che nel 1996 ha coinvolto dipendenti di tutti gli stabilimenti italiani ed esteri di Fiat Auto.

Per il prodotto sono state sviluppate soluzioni tecniche capaci di abbattere le emissioni, adeguandole con grande anticipo alle sempre più severe norme legislative. È proseguita, intanto, l'attività di ricerca e sviluppo che si è concentrata sulla messa a punto di nuovi più evoluti dispositivi, capaci di soddisfare i limiti previsti per gli anni oltre il Duemila.

È stato siglato, poi, un importante accordo di programma con il Governo italiano. L'intesa impegna Fiat Auto a sviluppare una gamma di veicoli elettrici, ibridi e a metano che garantiscano un impatto ambientale minimo.

Ancora sul fronte dei motori alternativi, è proseguita nel 1996 l'attività di messa a punto di un nuovo modello di vettura elettrica e a Torino è entrato in funzione un parcheggio di interscambio con 20 Panda Elettra. L'iniziativa, unica al mondo per dimensioni, ha riscosso un grande successo, testimoniato dall'alto numero di utenti che ha noleggiato le vetture.

Tra le iniziative più importanti in questo campo è da segnalare la produzione di una vettura

a doppia alimentazione: metano e benzina. L'auto, che sarà messa in vendita nell'autunno del 1997, offre tutti i vantaggi ambientali che derivano dall'uso di un combustibile "pulito" come il metano e, in più, la flessibilità di impiego assicurata da una alimentazione convenzionale, utile quando il rifornimento di gas risultasse difficile.

Positivi, anche in questo esercizio, i risultati ottenuti da F.A.RE (Fiat Auto Recycling), il sistema di riciclaggio delle auto giunte a fine vita. Nel 1996, i 200 demolitori che formano un circuito ormai presente in tutte le regioni italiane, hanno riciclato oltre 200.000 vetture. Si è confermata così la validità, anche economica, del sistema. Dall'inizio del '97, dopo il varo degli incentivi alla rottamazione voluti dal Governo, la rete di vendita di Fiat Auto si appoggia al circuito F.A.RE. per la demolizione. Il sistema, infatti, garantisce non solo la messa in sicurezza delle auto dismesse, ma raccoglie anche una grande quantità di materie prime che invece di finire tra i rifiuti vengono riutilizzate.

"Moto Perpetuo" è il progetto Fiat destinato a sensibilizzare i giovani sui problemi della mobilità, dell'educazione stradale e dell'ambiente. Anche nel 1996 l'iniziativa si è concretizzata nella messa a punto di un pacchetto informativo su questi temi che è stato distribuito nelle scuole medie inferiori italiane, coinvolgendo oltre due milioni di studenti. Il progetto è stato, poi, esteso anche al Brasile. È stato inoltre lanciato "Motus Vivendi", un analogo programma per gli allievi della scuola media superiore che nel 1997 interesserà almeno 700 mila studenti.

ATTIVITÀ FINANZIARIA

Evento di rilievo, nell'ambito della ristrutturazione organizzativa del Gruppo, è stata l'acquisizione (in luglio) delle attività finanziarie che consistono principalmente nel finanziamento rete, a cliente finale e fornitori da parte di Fiat Auto. Nel nuovo comparto, divenuto ormai strettamente complementare al "core business" automobilistico, sono stati raggiunti risultati molto

positivi, nonostante l'andamento poco felice di alcuni mercati. Un successo al quale ha contribuito la progressiva integrazione con le Marche del Settore, che attraverso una più stretta concertazione di attività e iniziative ha permesso di aprire nuove interessanti prospettive di sviluppo.

In questo ambito si sono inserite le campagne di promozione, che hanno contribuito al sensibile aumento dei finanziamenti concessi: + 11% rispetto al 1995.

I volumi consuntivati nel comparto Finanziamenti a Cliente Finale sono stati di quasi 11.462 miliardi di lire (+ 20% rispetto al '95) e i veicoli finanziati 693.000 (+ 25%).

In Italia, in particolare, i finanziamenti concessi ad acquirenti di vetture nuove sono stati 227.000, con una crescita dell'11% sull'esercizio precedente. La quota di penetrazione è stata del 28% (+ 24%). Buona riuscita che è dovuta, tra l'altro, al forte interesse suscitato da Formula, un prodotto di grande utilità nel rafforzare la fedeltà del cliente. Lanciato l'anno precedente, proprio nel 1996 Formula ha potuto mostrare tutta la propria efficacia.

Negli altri Paesi europei, i finanziamenti per l'acquisto di vetture nuove sono stati 180.000 (+ 37% rispetto all'anno precedente) e la quota di penetrazione ha sfiorato il 30% (era 27% nel '95).

In Brasile, le attività di finanziamento hanno fatto registrare un buon incremento, dovuto anche alla graduale liberalizzazione del credito al consumo. A fine anno le vetture nuove per le quali è stato concesso un finanziamento sono state 177.000, il 58% in più rispetto al 1995.

In sviluppo anche i volumi di attività realizzati nell'area Finanziamento Reti: in tutto 29.200 miliardi di lire, con un incremento del 16%.

Nel nostro Paese i finanziamenti a sostegno delle reti hanno superato i 6.500 miliardi di lire (+ 37% rispetto al '95), mentre negli altri Paesi europei sono stati di 15.500 miliardi, con una crescita del 4%. In linea con la forte espansione del mercato, i volumi erogati in Brasile (7.100 miliardi di lire) che hanno fatto registrare un aumento del 49% rispetto al 1995.

I volumi consuntivati nell'area finanziamento fornitori (12.200 miliardi di lire) hanno accusato

una lieve flessione rispetto al precedente esercizio.

In Italia, l'attività di "factoring" è stata simile a quella del 1995 con 9.600 miliardi di lire concessi ai fornitori e 1.100 ai clienti di società del Gruppo: un risultato adeguato ad una realtà pesantemente segnata dalla diminuzione della produzione industriale lorda e dal rallentamento degli investimenti.

ATTIVITÀ SPORTIVA

Le vetture di Fiat Auto hanno partecipato, anche nel 1996, a numerose competizioni, da sempre severo banco di prova per sperimentare nuove soluzioni tecniche e verificare l'affidabilità dei materiali.

L'attività sportiva dell'**Alfa Romeo** si è concentrata nell'I.T.C. (International Touring Car Championship), il Campionato mondiale turismo nato proprio l'anno scorso come evoluzione del campionato tedesco D.T.M. e svoltosi sotto l'egida della F.I.A. (Federazione Internazionale dell'Automobile).

Al via dell'I.T.C. la Fiat Auto Corse ha schierato le Alfa 155 V6 Ti che le hanno permesso di conquistare ben dieci vittorie: sette con Alessandro Nannini, due con Nicola Larini e una con Gabriele Tarquini. Nonostante gli ottimi risultati, al termine della stagione, la Fiat Auto Corse e la Opel Motorsport hanno stabilito di ritirarsi dal campionato I.T.C. a partire dal 1997. La decisione è scaturita da un'attenta valutazione dello sfavorevole rapporto costi-benefici (altissimi investimenti per lo sviluppo tecnico di vetture così sofisticate e scarsi ritorni pubblicitari).

Per il marchio **Fiat** si è consolidato il successo del Trofeo Fiat Cinquecento Rally, svoltosi – nel 1996 – non solo in Italia, ma anche in altri otto Paesi europei. Nella stagione ha preso il via anche il nuovo Trofeo europeo, legato ai rally del campionato continentale, dove ha dimostrato tutta la sua grinta e la sua affidabilità la Fiat Cinquecento Sporting.

In dicembre, infine, quattordici Fiat Cinquecento hanno partecipato al 64° Rally di Montecarlo, ottenendo ottimi piazzamenti e consentendo alla spagnola Ana Arche di dominare la classifica assoluta femminile.

PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Al 31 dicembre 1996, i dipendenti di Fiat Auto a livello consolidato erano così ripartiti:

	31.12.96	31.12.95
Impiegati e Dirigenti	26.805	24.762
Operai e Intermedi	89.339	89.624
TOTALE	116.144	114.386

La perdurante stagnazione del mercato automobilistico italiano ha imposto, nel 1996, un taglio produttivo di circa 225.000 veicoli, tra vetture e mezzi commerciali, che è stato attuato ricorrendo alla Cassa Integrazione Guadagni. Per contro, la necessità di sfruttare tutte le aperture di una congiuntura poco favorevole, ha suggerito (in determinate circostanze) di ricorrere a prestazioni in regime straordinario nelle giornate di sabato, così come è avvenuto all'inizio dell'anno per i modelli Fiat Bravo e Fiat Brava.

Nel quadro di una domanda ancora depressa, ha assunto particolare importanza l'accordo sindacale sottoscritto in giugno presso il Ministero del Lavoro. Intesa che ha permesso di decretare per Fiat Auto un altro anno di "stato di ristrutturazione", con la conseguente possibilità di ricorrere alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (in relazione all'andamento del mercato) e ai contratti di solidarietà (per gestire le eccedenze di personale dello stabilimento di Arese).

Nella stessa occasione sono anche state definite le ricadute, sul piano dell'occupazione, di alcune decisioni di carattere industriale, come quelle legate all'evolversi della missione produttiva di Mirafiori Meccanica e alla fine della produzione del motore boxer a Pomigliano Meccanica.

Nel comprensorio di Arese sono stati costituiti, nel 1996, due consorzi: il "Consorzio di reindustrializzazione", in febbraio, e il "Consorzio di ricerca", in luglio. Il primo, al quale partecipano Fiat Auto con una quota del 30% e vari Enti locali, si adopererà per favorire l'insediamento nel comprensorio di nuove aziende che possano assorbire il personale eccedente. Il secondo svolgerà attività di ricerca e sviluppo su veicoli a ridotto impatto ambientale. L'industrializzazione di queste vetture, che è prevista sempre ad Arese



1



2



3

1. L'Alfa 155 V6 ITC (Larini).
2. Alfa 155 V6 Hockenheim '96.
3. L'Alfa 155 V6 Diepolz '96 (Nannini).
4. Rally Fiat Cinquecento Elpa Malkidiki (Maselli).
5. Fiat Cinquecento Sporting al Rally di Montecarlo.
6. Fiat Cinquecento al Rally del Salento.



4



5



6

è subordinata alla definizione di leggi che ne consentano l'effettiva commercializzazione.

Tra le iniziative di terziarizzazione portate a termine durante questo esercizio, molto importante è stata la cessione a fornitori specializzati delle unità produttrici di accessori di Pomigliano d'Arco, Giugliano e Casalnuovo (Napoli). L'operazione ha interessato 740 addetti.

Di grande interesse, infine, l'esito della contrattazione integrativa che ha interessato sia il Gruppo Fiat, sia le società dei nuovi insediamenti di Melfi e Pratola Serra. Gli accordi conclusi, infatti, hanno innovato il sistema di relazioni sindacali, oltre che elementi di carattere normativo e alcune voci di retribuzione variabile. In relazione a quest'ultimo aspetto, per esempio, è stata confermata la struttura del "Premio di competitività" per i dipendenti di Melfi e Pratola Serra, con un riadeguamento degli importi in relazione a indicatori specifici. Per gli addetti di Fiat Auto, invece, è stato istituito il "Premio di risultato", che sostituisce il "Premio performance di gruppo" e viene determinato in base a parametri collegati alla qualità del prodotto e alla redditività del Gruppo.

Sono stati numerosi, nel 1996, gli interventi organizzativi e di gestione mirati a rafforzare la posizione competitiva dell'Azienda.

È proseguita, per esempio, la politica di contenimento degli organici in Italia, dove le uniche assunzioni sono state quelle destinate a consolidare le nuove realtà produttive come la Sata e la Fma, o ad integrare ruoli professionali indispensabili.

All'estero, invece, in coerenza con lo sviluppo del business, si è registrato un aumento delle assunzioni, soprattutto in America Latina.

In Italia, la politica di "outsourcing" è stata perseguita con la cessione (pianificata fin dal '93) delle attività di vendita diretta e delle lavorazioni ausiliarie presenti a Pomigliano. Seguendo la stessa logica, all'estero sono state cedute le unità meccaniche polacche di Twardogora e di Czechowice, si è dato sviluppo al Piano Grandi centri e sono stati trasferiti a fornitori i magazzini di ricambi in Grecia e in Svizzera.

Altre azioni sono state svolte in appoggio alla strategia di globalizzazione dell'Azienda e in relazione all'importanza sempre crescente assunta

dalle attività all'estero. Tra queste, la più importante riguarda la riorganizzazione degli Enti che si occupano proprio delle operazioni internazionali. Sono la Direzione America Latina, che ha la responsabilità di promuovere l'integrazione tra le fabbriche e i mercati del Mercosur, e la Direzione Sviluppi Internazionali, alla quale spetta il compito di identificare e analizzare le nuove opportunità di "business", di gestire i rapporti con i partner e lo sviluppo delle iniziative avviate, di mettere a regime le operazioni industriali e commerciali nei Paesi extraeuropei.

Il cambiamento organizzativo ha interessato anche altre funzioni aziendali, che si sono sviluppate e riassestate per poter garantire la gestione globale delle attività e lo sviluppo di sinergie su scala mondiale.

La scelta del Gruppo di integrare le attività finanziarie della Fidis nella Fiat Auto mira ad ottenere migliori risultati nella gestione delle leve commerciali e finanziarie: azione indispensabile per svolgere con successo un'attività che sempre più si trasforma da semplice vendita di vetture in offerta di un servizio completo di mobilità.

Con questa operazione sarà possibile ottenere:

- la massima omogeneità nell'offerta di prodotti e servizi, rafforzando così la fedeltà dei clienti ai marchi;
- una maggiore flessibilità nell'uso della leva finanziaria come supporto alla vendita di vetture e di servizi di mobilità, grazie alla possibilità di far evolvere i prodotti Fidis secondo le esigenze del cliente;
- un'aumentata redditività del Settore per i profitti che deriveranno dalla gestione della leva finanziaria e dal suo previsto incremento;
- sinergie nelle attività di supporto e per le funzioni comuni.

Durante questa gestione è nata anche una nuova organizzazione che si propone di migliorare continuamente i risultati dell'Azienda per quanto riguarda la qualità e il costo dei prodotti. L'organismo perseguirà l'obiettivo mantenendo sotto stretto e continuo controllo la competitività delle vetture con un'azione di integrazione dei processi di sviluppo, di miglioramento e di gestione dei modelli lungo tutto il loro ciclo di vita. Nato come evoluzione delle Piattaforme Sviluppo Prodotto, il nuovo Ente "Piattaforma" opererà attraverso teams interfunzionali e seguendo la via



1



2



3



4



5

REVISIONI
DEKRAITALIA

1. Innocenti Elba.
2. Veicolo allestito per la nuova attività Targa Service per assistenza al cliente.
3. Maserati Quattroporte.
- 4/5. Per l'utente Revisioni Dekra Italia.

della gestione dei processi. Nel 1996, in particolare, sono stati modificati: l'organizzazione generale della Piattaforma, i ruoli di coloro che ne fanno parte, i rispettivi campi di attività sia per lo sviluppo dei prodotti nuovi sia per la gestione dei modelli già in commercio e, per finire, l'organizzazione per il miglioramento della qualità.

Importante è stato, poi, l'impegno nell'area commerciale che si è tradotto in nuove iniziative e nel rafforzamento e nell'ampliamento di quelle già avviate. Tra queste:

- la revisione del ruolo di chi opera a contatto con i concessionari, con l'obiettivo di fornire alla Rete, in modo tempestivo, tutti i supporti informativi, manageriali e specialistici indispensabili per la massima efficienza del sistema distributivo; in questo ambito è nato TE.SE.O. (Team Servizi Operativi), un gruppo professionale interfunzionale che a richiesta offre un aiuto specialistico per la diagnosi e i modi dell'intervento di riparazione;
- l'ampliamento della gamma di servizi offerti da Targa Service nel campo dell'assistenza stradale e delle assicurazioni;
- la costituzione del consorzio Fami (Fiat Auto Marketing Institute) destinato a fornire ai concessionari supporti organizzativi, professionali, informativi e un aiuto nella selezione e nella gestione del personale;
- i piani di espansione della Rete, soprattutto in Europa, uniti ad un allargamento e ad un miglioramento dei servizi offerti;
- un maggiore supporto nel gestire e realizzare gli obiettivi commerciali e assistenziali dei mercati importatori.

**FATTI DI RILIEVO
INTERVENUTI DOPO LA
CHIUSURA DELL'ESERCIZIO
ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE
DELLA GESTIONE**

L'inizio del 1997 ha fatto registrare un segnale positivo per gli automobilisti e per il mercato dell'auto: la concessione, da parte del governo, di incentivi per i possessori di una vettura con dieci o più anni di anzianità che intendono acquistare un nuovo veicolo.

Era infatti il segnale da tanto atteso dal mercato per ripartire: i consuntivi al 31/3/1997 vedono infatti la domanda Italia vetture in crescita circa del 25%, rispetto allo stesso periodo del 1996. Sulla base poi, di quanto avvenuto nei paesi che già hanno beneficiato di queste misure, la domanda vetture potrebbe chiudere l'anno in corso su valori superiori ai 2.000.000 di unità (+ 15% rispetto al 1996).

Nel resto d'Europa il primo trimestre ha visto una domanda in crescita in Spagna (+ 2,0%), stabile in UK (+ 0,7%), in calo in Germania (− 9,0%) e in forte diminuzione in Francia (− 21%); ricordiamo che in quest'ultimo paese le incentivazioni governative sono cessate a settembre dello scorso anno.

A livello complessivo grazie al contributo Italia la domanda vetture, a fine marzo, in Europa si mantiene all'incirca sui valori del 1° trimestre 1996: − 3,0%.

Fiat Auto in Europa, balza nella classifica dei costruttori al 2° posto di fine marzo 1997 con il 12,7% di quota. (+ 0,4 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e + 1,4 rispetto al 31/12/1996).

Fiat Punto con oltre 166.000 unità risulta nel trimestre il modello più venduto e si attesta al primo posto della speciale classifica delle top ten. Sul mercato domestico gli ordini cliente finale raccolti sono risultati superiori di oltre il 50% a quanto consuntivato nel 1° trimestre 1996.

Nell'importante settore dei servizi è stato avviato in Italia per Targa Service il modulo Revisione Obbligatoria che permette alla rete Fiat di effettuare i controlli sulle revisioni previste dalla legge.

Concluso inoltre a livello europeo l'accordo con Lease Plan, società leader nel settore locazione di lunga durata.

Per rafforzare la presenza sul segmento basso del mercato, cogliendo al meglio le nuove opportunità il marchio Fiat ha lanciato la Fiat Cinquecento Young, una nuova versione aggiuntiva della Fiat Cinquecento con motorizzazione 899.

In Brasile Fiat lancia la seconda "word car" del progetto 178, la Fiat Palio Weekend: un'auto giovane e versatile che interpreta il concetto di qualità della vita, intesa come stile, divertimento e sportività.

Presentata in anteprima all'ultimo Salone

Internazionale dell'Automobile di San Paolo, dove ha suscitato grande interesse di pubblico, la Fiat Palio Weekend rappresenta una nuova tappa dell'innovativo progetto "178", asse portante della strategia di internazionalizzazione di Fiat Auto.

Per il marchio Alfa Romeo è stato lanciato a gennaio un importante intervento sui modelli Alfa 145 e Alfa 146 articolato sul cambio motore, i nuovissimi Twin Spark 16V 1.4 e 1.8, e su interventi estetici e funzionali, quali il miglioramento di plancia, sedili e pannelli porta. La sostituzione dei motori Boxer con questi nuovi motori più prestazionali riafferma la personalità del marchio Alfa Romeo mantenendo altamente competitivo il modello nei confronti della concorrenza.

A completamento della gamma GTV nasce a gennaio la versione "Top", la 3.0 V6 24V da 225 CV.

Per quanto riguarda infine i Veicoli Commerciali è stato commercializzato il nuovo Fiat Marengo, realizzato sulla base della Fiat Marea Weekend e destinato al trasporto leggero. Ne è nato un veicolo commerciale moderno, efficiente e piacevole con la stessa linea e caratterizzazione del modello dal quale deriva economicità di esercizio, grazie ad una meccanica d'avanguardia ed ai propulsori turbodiesel 1910 cm³ da 75 CV e 100 CV.

Anche sul modello Fiat Fiorino sono stati introdotti una serie di nuovi contenuti, quali barre antintrusione e specchi retrovisori esterni regolabili dall'interno, che rendono il veicolo più competitivo nel suo ambito commerciale; sono state adeguate, inoltre, le motorizzazioni ai nuovi limiti di emissioni.

Anche i primi mesi del 1997 hanno visto Fiat Auto attiva nel campo delle nuove iniziative internazionali. Infatti in data 20/3/1997 è stato firmato un protocollo d'accordo con il gruppo Koc Holding (Turchia) che, pur non prevedendo variazioni nell'assetto azionario, consentirà una maggiore integrazione delle attività industriali e commerciali e assegna a Fiat Auto maggiore responsabilità nella gestione commerciale e industriale nelle società operanti in Turchia.

I primi mesi del 1997 sono stati caratterizzati dalla conclusione della vertenza relativa al rinnovo della componente economica del C.c.n.l. per l'industria Metalmeccanica. Dopo quasi 9 mesi di trattative, contrassegnate nell'ultima fase decisiva da elevata

conflittualità, il 4 febbraio 1997 è stato raggiunto l'accordo che ha definito i nuovi minimi tabellari nonché l'ammontare dell'erogazione "una tantum" in relazione alla scopertura contrattuale 1996.

In relazione alle mutate esigenze di mercato, che ha evidenziato significativi segnali di inversione di tendenza rispetto alla prolungata crisi degli anni precedenti, con accordo sindacale del 28 febbraio 1997 sono state definite le seguenti iniziative di flessibilità produttiva:

- programmazione, differenziata per modelli e calendarizzata fino ad ottobre, di prestazioni in regime straordinario nelle giornate di sabato;
- introduzione del terzo turno lavorativo sul modello Fiat Panda (a decorrere da aprile 1997) e sul modello Fiat Punto (a decorrere da giugno 1997) nello stabilimento di Mirafiori Carrozzeria;
- idonea programmazione del calendario ferie;
- piano di circa 2000 assunzioni operaie tramite Contratti a Termine (950 nell'area torinese e 60 a Termini Imerese con durata fino a fine 1997) e contratti di formazione e lavoro (per la quota restante, a Melfi, Pratola Serra, Termoli e, con successivo accordo, a Sulmona).

Per quanto attiene le linee di produzione per le quali si sono ancora presentate difficoltà di mercato, si è ancora reso necessario, durante il primo trimestre 1997, un taglio produttivo di circa 21.000 vetture tramite ricorso al trattamento di Cassa Integrazione Guadagni.

L'Azienda ha inoltre messo a punto un nuovo Piano di outsourcing che si caratterizza per la presenza di interventi di terziarizzazione di attività di servizio verso consorzi di Gruppo. In questo quadro si colloca l'outsourcing delle attività di fatturazione e di verifica fatture e pagamento fornitori al consorzio Fiat Ges.co. realizzato nel mese di gennaio.

Viene confermata la volontà dell'Azienda di operare con modalità interfunzionali e secondo logiche di processo mediante l'istituzione di nuove piattaforme (Piattaforma Sviluppo Componenti e Piattaforme Cambi). In questo contesto, particolare rilevanza assume la Piattaforma Sviluppo Componenti, che si inserisce nel progetto più ampio della revisione dei processi di sviluppo del prodotto nuovo e di miglioramento di

quello in esercizio. La stessa si pone l'obiettivo di sviluppare componenti e sistemi in linea con i target attesi di prestazioni, costi ed affidabilità dei prodotti, applicabili su più modelli al fine di contribuire alla riduzione dei tempi di sviluppo dei nuovi prodotti ed al miglioramento dei costi attraverso economie di scala.

Nell'ambito del processo di integrazione delle attività finanziarie nel Settore Auto i primi mesi del 1997 hanno visto concretizzarsi una serie di importanti iniziative di globalizzazione tra cui le più significative sono state:

- la costituzione degli enti Fidis Polonia e Fidis Argentina con il compito di definire e gestire i prodotti finanziari più idonei per il finanziamento reti, clienti finali e fornitori di

- Fiat Auto Poland e Fiat Auto Argentina;
- l'avvio del Progetto Fin 2000 con obiettivi di riassetto organizzativo e procedurale dell'area Finanziamento Clienti Finali, nonché di integrazione con le altre aree di Fiat Auto e di realizzazione di un nuovo sistema informativo del finanziamento del cliente finale.

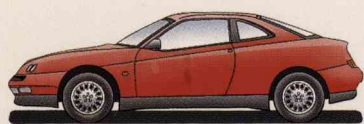
Per quanto riguarda l'evoluzione della gestione, questa appare strettamente collegata con l'andamento dei mercati e del contesto esterno. La previsione di un mercato nazionale a valori superiori a 2.000.000 di unità ed un mercato europeo in leggera ripresa (ad eccezione di alcuni mercati come la Francia) oltre all'andamento dell'area Sud Americana lasciano ben sperare per il 1997 nel suo complesso.



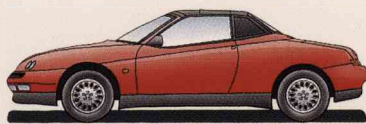
FIAT

INNOCENTI





Alfa Gtv



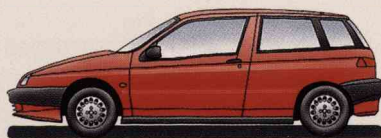
Alfa Spider



Alfa 164 Q4



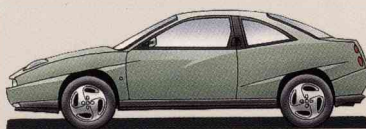
Alfa 146



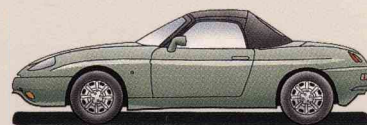
Alfa 145



Fiat Ulysse



Coupé Fiat



Fiat barchetta



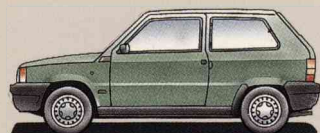
Fiat Brava



Fiat Bravo



Fiat Punto 3 porte



Fiat Panda



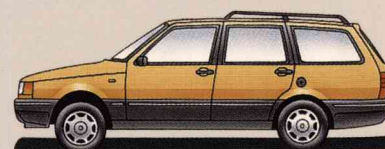
Fiat Cinquecento



Innocenti Porter 4/6 Sun-day



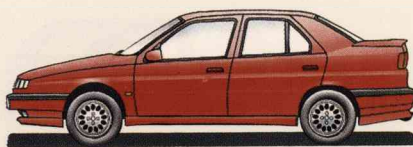
Innocenti Porter



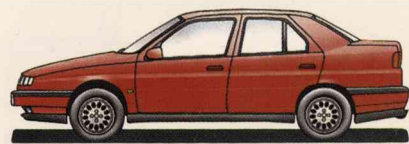
Innocenti Elba



Alfa 164



Alfa 155 Q4



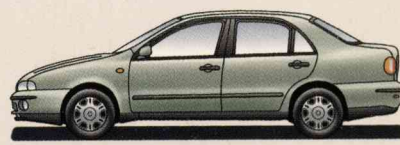
Alfa 155



Fiat Croma



Fiat Marea Weekend



Fiat Marea



Fiat Punto 5 porte



Fiat Punto Cabrio



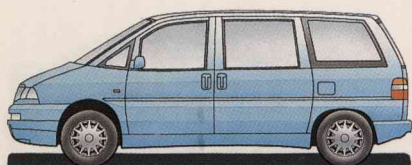
Fiat Panda 4x4



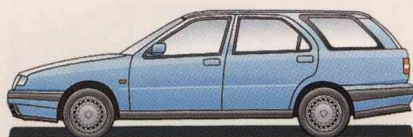
Innocenti Elba Van



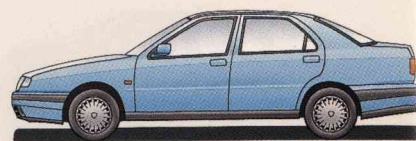
Innocenti Mille Clip



Lancia Z



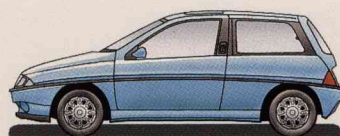
Lancia k SW



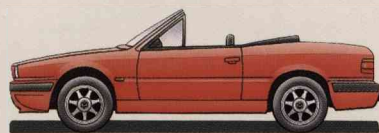
Lancia k



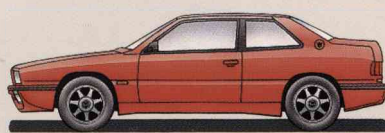
Lancia δ HPE



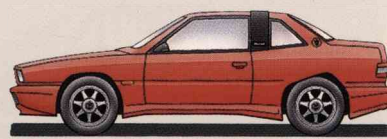
Lancia Y



Maserati Spyder



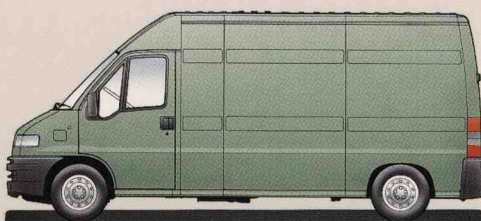
Maserati Ghibli



Maserati Shamal



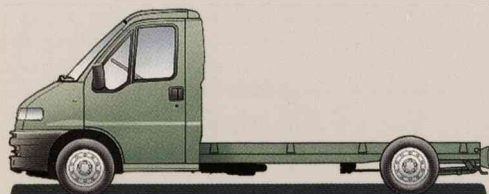
Fiat Ducato Maxi tetto superalto passo medio



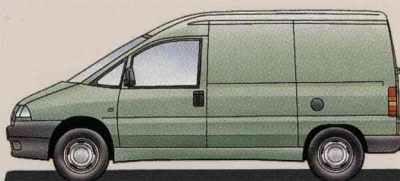
Fiat Ducato 14 tetto alto passo lungo



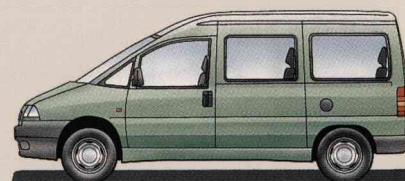
Fiat Ducato 10 passo corto



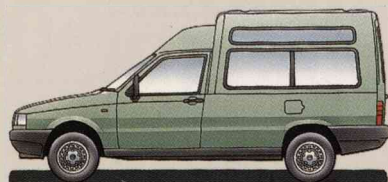
Fiat Ducato Cabinato



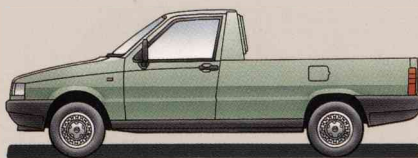
Fiat Scudo Furgone



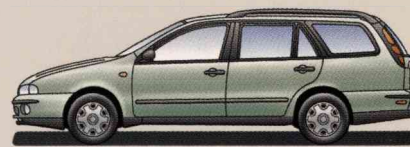
Fiat Scudo Combinato



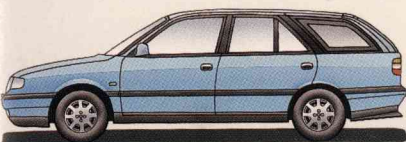
Fiat Fiorino Panorama



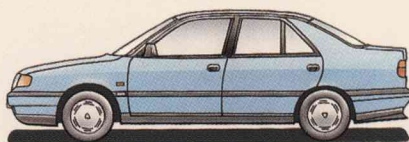
Fiat Fiorino Pick-up



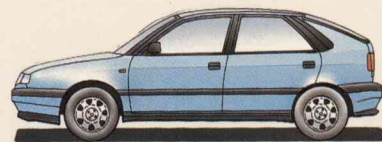
Fiat Marengo



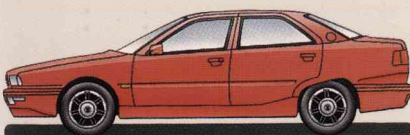
Lancia Dedra SW



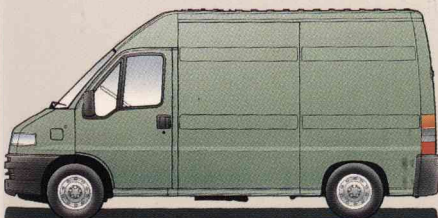
Lancia Dedra



Lancia δ



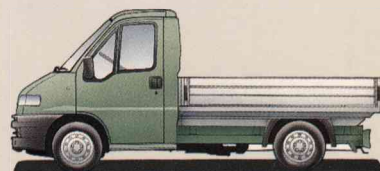
Maserati Quattroporte



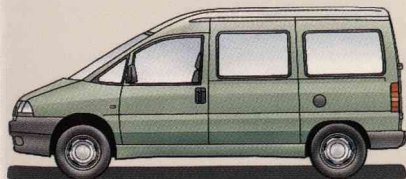
Fiat Ducato 4x4



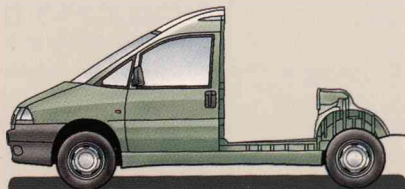
Fiat Ducato Panorama



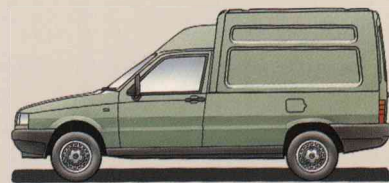
Fiat Ducato Autocarro



Fiat Scudo Vetrato



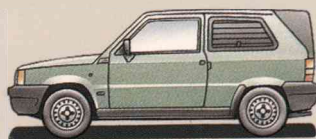
Fiat Scudo Cabinato



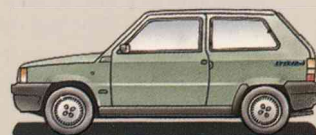
Fiat Fiorino Furgone



Fiat Punto Van



Fiat Panda Van



Fiat Panda Citivan

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1996

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI E DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Il 1996 è stato per Fiat Auto un anno particolarmente significativo segnato da avvenimenti quali l'acquisizione delle società operanti nei servizi finanziari, l'avvio produttivo e commerciale della prima world car, le nuove iniziative nell'area dei servizi al cliente che segneranno le linee di sviluppo dei prossimi anni.

Per una lettura più approfondita di detti avvenimenti si rimanda alle considerazioni espresse nella prima parte della relazione.

Passando ora ad una analisi delle principali variabili economiche e finanziarie, occorre tener conto che nel 1996 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le società dei servizi finanziari. Considerata la rilevanza di tale variazione e per un confronto omogeneo dei dati di bilancio, sono stati predisposti lo stato patrimoniale e il conto economico consolidati pro-forma al 31 dicembre 1996, dove le società dei servizi finanziari sono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Tali dati consolidati pro-forma, esposti nell'allegato n. 1 della Nota Integrativa del bilancio consolidato evidenziano lo stesso utile di esercizio e lo stesso patrimonio netto di Fiat Auto risultanti dal bilancio consolidato redatto con l'integrazione globale delle società dei servizi finanziari.

Rinviamo alla lettura della Nota Integrativa per un'analisi dettagliata delle voci del bilancio consolidato, di seguito si espongono alcuni commenti di sintesi.

IL VALORE DELLA PRODUZIONE è stato pari a 44.209 miliardi di lire ed è superiore del 7% a quello del 1995. Questa voce del conto economico include i ricavi netti, rappresentati dalle vendite di beni e di prestazioni di servizi, la variazione delle rimanenze di prodotti finiti e prodotti in corso di lavorazione, la produzione interna di immobilizzazioni e altri ricavi e proventi non specificatamente collegati con l'attività principale.

Nel 1996 i RICAVI NETTI sono stati complessivamente 42.502 miliardi di lire con un incremento dell'8,7% rispetto al precedente esercizio (nel consolidato pro-forma i ricavi ammontano a 40.471 miliardi di lire e l'incremento sull'anno precedente risulta pari al 3,5%).

Ai significativi aumenti di alcuni mercati quali Brasile e Argentina in Sud America, Francia, Gran Bretagna, Polonia e Repubblica Ceca in Europa, si affiancano aumenti più contenuti in Italia, Germania, Spagna e altri paesi europei ed extraeuropei e andamenti negativi in aree minori quali Medio Oriente e Asia. Il rafforzamento della lira italiana nei confronti di tutte le altre valute internazionali ha contribuito a limitare il tasso di crescita dei ricavi netti rispetto al precedente esercizio.

I COSTI DELLA PRODUZIONE sono stati complessivamente pari a 43.739 miliardi di lire con una crescita del 7,9% sul precedente esercizio (nel consolidato pro-forma i costi della produzione ammontano a 41.989 miliardi di lire e l'aumento sul precedente esercizio è pari al 3,6%).

Per i costi più significativi rileviamo il seguente andamento:

- I COSTI DELLE MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI ammontano a 26.351 miliardi di lire (+ 2% sul precedente esercizio);

- I COSTI DELLE PRESTAZIONI DI SERVIZI ammontano a 5.791 miliardi di lire (+ 6,3% sul precedente esercizio); gli incrementi più significativi riguardano principalmente le spese di garanzia (+ 216 miliardi) e di manutenzione (+ 93 miliardi) aumentate entrambe di circa il 27%;

- I COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI ammontano a 356 miliardi di lire e presentano una diminuzione rispetto al precedente esercizio per effetto dell'inserimento nell'area di consolidamento delle società dei servizi finanziari nei confronti delle quali le società industriali sostengono oneri di locazione che sono stati elisi nel consolidato al 31 dicembre 1996 (nel consolidato pro-forma i costi per godimento beni di terzi risultano pari a 434 miliardi di lire con un incremento dell'8,2% sul precedente esercizio);

- I COSTI DEL LAVORO ammontano a 5.731 miliardi di lire (+ 1,5% sul precedente esercizio) e risultano pari al 13,4% dei ricavi netti (14,4% nel 1995); nel consolidato pro-forma il costo del lavoro risulta pari a 5.525 miliardi di lire con una riduzione del 2,1% rispetto al 1995; a questa riduzione contribuisce il proseguimento di terziarizzazione delle attività di Fiat Auto (in particolare la cessione a fornitori specializzati delle unità produttrici di accessori) che ha comportato l'uscita di 963 persone, nonché l'azione del turnover fisiologico non compensato da nuove assunzioni; il costo complessivo pro-capite calcolato sulla media degli iscritti risulta pari a 48,9 milioni di lire (48,3 milioni di lire nel 1995);

- gli ACCANTONAMENTI PER RISCHI E ONERI si attestano a 660 miliardi di lire (a parità di area di consolidamento ammontano a 446 miliardi di lire); gli incrementi rispetto al 1995 sono imputabili per 202 miliardi di lire agli accertamenti dei costi delle campagne promozionali effettuati dalle società finanziarie, per 166 miliardi di lire a maggiori accantonamenti di costi garanzia e per 25 miliardi di lire a maggiori accantonamenti per rischi e oneri futuri;

- gli INTERESSI E ONERI DELLE SOCIETÀ FINANZIARIE pari a 1.200 miliardi di lire, rappresentano un costo specifico delle società che svolgono attività finanziaria a cui vengono imputati gli interessi passivi relativi al reperimento dei mezzi finanziari con cui sostenere la loro attività;

- gli ONERI DIVERSI DI GESTIONE si attestano a 724 miliardi di lire con un incremento del 62% sul precedente esercizio (nel consolidato pro-forma ammontano a 558 miliardi di lire con un'incremento del 24,8%) e comprendono 152 miliardi di lire di imposte e tasse indirette (99 miliardi di lire nel 1995), 119 miliardi di lire di minusvalenze su alienazioni di immobilizzazioni materiali (59 miliardi di lire nel 1995), 93 miliardi di lire di sopravvenienze passive (70 miliardi di lire nel 1995) e 360 miliardi di lire di altri oneri di gestione (219 miliardi di lire nel 1995) principalmente riguardanti risarcimenti danni, quote associative, imposte pagate all'estero, costi

sostenuti per conto terzi da recuperare, spese di rappresentanza, ecc.

Nell'ambito dei costi della produzione sono comprese spese di pubblicità per 1.301 miliardi di lire e spese di ricerca e sviluppo per 972 miliardi di lire.

Il **RISULTATO OPERATIVO** è positivo per 470 miliardi di lire (era positivo per 814 miliardi di lire nel 1995) e rappresenta l'1,1% dei ricavi netti (2,1% nel 1995). Nel consolidato pro-forma il risultato operativo risulta negativo per 140 miliardi di lire. Il peggioramento rispetto al precedente esercizio è quindi imputabile essenzialmente alla gestione industriale e commerciale influenzata negativamente dal minor assorbimento dei costi fissi per minori volumi prodotti in Italia, dagli elevati costi commerciali imposti dalla competitività del mercato e dal minor contributo dell'effetto cambi a seguito del rafforzamento della lira italiana sulle altre valute internazionali. Le società dei servizi finanziari contribuiscono al risultato operativo con un margine positivo di 610 miliardi di lire.

La **GESTIONE FINANZIARIA** incluse le rettifiche di valore di attività finanziarie, consuntiva un saldo negativo di 341 miliardi di lire che a sua volta si suddivide in - 107 miliardi di lire di oneri finanziari netti, - 291 miliardi di lire di svalutazioni di crediti finanziari e titoli e 57 miliardi di lire di utili derivanti da proventi di partecipazioni e rivalutazioni/svalutazioni di società consolidate al patrimonio netto.

Nel consolidato pro-forma la gestione finanziaria, sempre al netto delle rettifiche di valore, espone un saldo positivo di 150 miliardi di lire. La differenza tra i due consolidati è dovuta principalmente all'utile delle società dei servizi

finanziari presente nel bilancio pro-forma tra le rettifiche di valore.

Le **PARTITE STRAORDINARIE** consuntivano un utile di 203 miliardi di lire (8 miliardi di lire nel 1995) e sono costituite da plusvalenze nette su alienazione di immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie per 21 miliardi di lire e altri proventi straordinari netti per 182 miliardi di lire relativi principalmente al riconoscimento da parte di uno Stato estero della rivalutazione di un credito per imposte sorto in anni precedenti, in parte compensati da oneri straordinari sostenuti sempre da società estere per la propria riorganizzazione aziendale.

Il **RISULTATO NETTO CONSOLIDATO** di Fiat Auto si attesta su una perdita di 193 miliardi di lire (era un utile di 583 miliardi di lire nel 1995) pari al - 0,4% dei ricavi netti (+ 1,5% dei ricavi netti nel precedente esercizio) dopo aver scorporato la quota di competenza di Terzi azionisti pari a 118 miliardi di lire (33 miliardi di lire nel 1995) e accertato un carico fiscale di 407 miliardi di lire (159 miliardi di lire nel 1995). Le società dei servizi finanziari contribuiscono al risultato netto consolidato con un utile di 228 miliardi di lire, dopo aver scorporato la quota di competenza di azionisti terzi.

L'**AUTOFINANZIAMENTO** di 2.844 miliardi di lire (3.080 miliardi di lire nel 1995) risulta ancora elevato soprattutto per l'entità degli ammortamenti che ammontano a 2.919 miliardi di lire (+ 18,5% sul precedente esercizio) in relazione ai notevoli investimenti effettuati negli ultimi anni.

Il conto economico consolidato esposto secondo il criterio della destinazione risulta in sintesi come segue:

(in miliardi di lire)	1996	(*) 1996 pro-forma	1995
Ricavi netti	42.502	40.471	39.093
Costo produzione del venduto	36.511	35.487	33.206
Spese commerciali	2.894	2.894	2.853
Spese generali e amministrative e altri oneri e proventi	1.655	1.258	1.266
Spese ricerca e sviluppo	972	972	954
Totale costi	42.032	40.611	38.279
Risultato operativo	470	(140)	814
Proventi (oneri) finanziari netti e altre rettifiche di valore	(398)	(160)	(29)
Quota di Fiat Auto nel risultato netto delle società non consolidate	57	310	(18)
Totale gestione finanziaria e rettifiche di valore di attività finanziarie	(341)	150	(47)
Proventi (oneri) straordinari	203	190	8
Risultato prima delle imposte e della quota di terzi azionisti	332	200	775
Imposte sul reddito	(407)	(275)	(159)
Risultato netto di Fiat Auto e di Terzi	(75)	(75)	616
Risultato di competenza di Terzi azionisti	(118)	(118)	(33)
Risultato netto dell'esercizio	(193)	(193)	583

(*) Società finanziarie consolidate con il metodo del patrimonio netto.

ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

Le IMMOBILIZZAZIONI risultano pari a 22.600 miliardi di lire (19.526 miliardi di lire nel 1995) e risultano costituite per l'82,7% da immobilizzazioni materiali, per l'1,6% da immobilizzazioni immateriali e per il 15,7% da immobilizzazioni finanziarie. Nel consolidato pro-forma le immobilizzazioni ammontano a 20.891 miliardi di lire. La differenza tra i due consolidati è riconducibile principalmente alla presenza nel consolidato pro-forma di 1.158 miliardi di lire quale valore di carico delle partecipazioni nelle società finanziarie e dalla mancanza del valore netto dei beni concessi in leasing finanziario per 2.504 miliardi di lire.

L'analisi delle immobilizzazioni nelle varie componenti risulta come segue.

Le IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI sono pari a 18.693 miliardi di lire (18.280 miliardi di lire nel 1995) e sono localizzate principalmente in Italia (74,6%) in Polonia (8,7%) e in Sud America (14,5%); l'incremento di 413 miliardi di lire rispetto al precedente esercizio è dovuto per 318 miliardi di lire all'inserimento delle Società dei servizi finanziari nell'area di consolidamento e, per i restanti 95 miliardi, all'effetto congiunto degli investimenti dell'anno (3.248 miliardi di lire) e degli ammortamenti (2.778 miliardi di lire) a cui si sommano i disinvestimenti e l'effetto cambi sulla conversione delle immobilizzazioni delle società estere.

Le IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI sono pari a 356 miliardi di lire (352 miliardi di lire nel 1995); nel consolidato pro-forma, le immobilizzazioni immateriali ammontano a 335 miliardi di lire.

Le IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE pari a 3.551 miliardi di lire (894 miliardi di lire nel 1995) sono rappresentate per 895 miliardi di lire da partecipazioni in società controllate, collegate e altre imprese (752 miliardi di lire nel 1995), per 152 miliardi di lire da crediti finanziari e altri titoli di durata pluriennale (142 miliardi di lire nel 1995) e per 2.504 miliardi di lire da beni concessi in leasing finanziario; quest'ultima voce è presente per la prima volta nel bilancio consolidato di Fiat Auto ed è costituita interamente dalle società che operano nell'area dei servizi finanziari.

Il CAPITALE D'ESERCIZIO si dettaglia come segue:

- le RIMANENZE DI MAGAZZINO, pari a 3.781 miliardi di lire (4.166 miliardi di lire nel 1995) registrano una flessione del 9,2% rispetto al precedente esercizio; in termini di giorni di copertura le rimanenze a fine 1996 rappresentano 32 giorni di vendita a fronte dei 38 giorni del 1995;
- i CREDITI COMMERCIALI pari a 4.079 miliardi di lire (3.487 miliardi di lire nel 1995) registrano una crescita del 17% sul precedente esercizio; nel consolidato pro-forma i crediti commerciali ammontano a 3.632 miliardi di lire; la differenza tra i due consolidati

è principalmente dovuta alla riclassifica dei crediti fattorizzati che nel bilancio consolidato riprendono la loro primitiva natura di crediti commerciali;

- i DEBITI COMMERCIALI sono pari a 9.578 miliardi di lire (10.909 miliardi di lire nel 1995) e registrano un decremento sul precedente esercizio del 12,2%; nel consolidato pro-forma i debiti commerciali ammontano a 10.304 miliardi di lire; la differenza tra i due consolidati è da attribuire allo spostamento dei debiti commerciali fattorizzati in posizione finanziaria essendo già avvenuto il loro pagamento da parte delle società finanziarie a cui i fornitori hanno fatto richiesta;
- i FONDI PER RISCHI E ONERI ammontano a 2.751 miliardi di lire (2.559 miliardi di lire nel 1995); l'incremento rispetto al precedente esercizio è in parte conseguenza dell'inserimento delle società dei servizi finanziari nell'area di consolidamento (il fondo campagne promozionali contribuisce per 296 miliardi di lire), ma trova riscontro anche nelle mutate condizioni dei rischi e oneri futuri che hanno portato ad operazioni di utilizzo e di accantonamento degli stessi; fondo garanzia (+ 117 miliardi di lire), fondo per ristrutturazioni in corso (– 226 miliardi di lire), fondi imposte (– 68 miliardi di lire), fondi per trattamento di quiescenza (+ 10 miliardi di lire), fondi rischi e oneri diversi (+ 63 miliardi di lire);
- le ALTRE ATTIVITÀ si attestano a 2.776 miliardi di lire (2.223 miliardi di lire nel 1995); l'aumento è essenzialmente dovuto a maggiori crediti verso Erario (1.236 miliardi di lire nel 1996 contro 855 miliardi di lire del 1995) cresciuti in particolare su alcune società estere dove l'effetto dei maggiori volumi esportati congiuntamente ad una limitata attività di vendita interna non compensano l'IVA a credito sugli acquisti effettuati ed a maggiori altri crediti diversi (635 miliardi nel 1996 contro 368 miliardi nel 1995) riferiti principalmente a crediti differiti per imposte pagate in via anticipata, a crediti per vendite di immobilizzazioni e a depositi cauzionali; all'aumento delle altre attività le società dei servizi finanziari partecipano per 434 miliardi di lire;
- le ALTRE PASSIVITÀ ammontano a 3.966 miliardi di lire (3.146 miliardi di lire nel 1995); l'aumento è dovuto principalmente alla voce "debiti tributari verso l'Erario" (+ 283 miliardi di lire) per maggiore fiscalità su società estere ed alla voce "altri debiti" (+ 507 miliardi di lire) a cui è stato iscritto il debito di 304 miliardi di lire della partecipata brasiliana Fiasa verso la società Fiat do Brasil per l'acquisto del Banco Fiat S.A.; le società dei servizi finanziari contribuiscono all'aumento delle altre passività per 568 miliardi di lire di cui 127 miliardi di lire sulla voce "altri debiti" e per 194 miliardi di lire sulla voce "debiti tributari verso l'Erario".

Per quanto riguarda le voci finanziarie si rinvia alla lettura della tabella riportata in calce alla presente nota che mette in evidenza la POSIZIONE FINANZIARIA NETTA calcolata secondo il criterio della contrapposizione tra le attività e le passività finanziarie. Per un criterio di

correlazione con l'indebitamento finanziario a medio lungo termine, la posizione finanziaria netta consolidata comprende i crediti finanziari immobilizzati per 145 miliardi di lire e i beni concessi in leasing finanziario per 2504 miliardi di lire.

I dati dell'esercizio 1996 mettono in evidenza l'effetto che ha avuto sulla posizione finanziaria l'inserimento delle società dei servizi finanziari nell'area di consolidamento di Fiat Auto. Questo per dare maggiore visibilità alla componente finanziaria acquisita da Fiat Auto con la nuova struttura organizzativa.

Il PATRIMONIO NETTO consolidato di Fiat Auto ammonta a 9.614 miliardi di lire (10.353 miliardi di lire nel 1995) dopo aver scorporato 262 miliardi di lire quale quota di competenza degli azionisti di minoranza (188 miliardi di lire nel 1995). Il decremento di 739 miliardi che si è determinato nell'anno è dovuto principalmente all'effetto della distribuzione di dividendi per 415 miliardi di lire, al risultato netto negativo dell'esercizio per 193 miliardi di lire e all'effetto negativo generato dalla trasformazione dei bilanci in valuta estera per 114 miliardi di lire. Altre rettifiche di minore rilevanza sono evidenziate nella Nota Integrativa allegata al presente bilancio.

(in miliardi di lire)	1996	(*) 1996 pro-forma	1995
Disponibilità liquide	684	519	605
Titoli negoziabili	1.295	503	256
Crediti finanziari e beni concessi in leasing	19.168	3.593	5.969
Ratei attivi	65	34	18
Risconti passivi	(1.398)		—
Totale attività finanziarie	19.814	4.649	6.848
Debiti finanziari entro l'esercizio	13.615	3.250	2.765
Debiti finanziari oltre l'esercizio	8.337	3.796	4.020
Ratei passivi	218	84	74
Risconti attivi	(142)	(28)	(2)
Totale passività finanziarie	22.028	7.102	6.857
Posizione finanziaria netta consolidata	(2.214)	(2.453)	(9)

(*) Società finanziarie consolidate con il metodo del patrimonio netto.

DETERMINAZIONE E RIPARTIZIONE DEL VALORE AGGIUNTO

	(in miliardi di lire)		
	1996	(*) 1996 pro-forma	1995
Ricavi netti	42.502	40.471	39.093
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione e prodotti finiti	(256)	(256)	971
Produzione interna di immobilizzazioni materiali	675	623	369
Altri ricavi e proventi	1.288	1.011	900
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	44.209	41.849	41.333
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(26.351)	(26.429)	(25.832)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28	28	30
Costi per servizi	(5.791)	(5.780)	(5.446)
Costi per godimento di beni di terzi	(356)	(434)	(401)
Accantonamenti per rischi ed oneri	(660)	(446)	(266)
Svalutazioni	(35)	(35)	(48)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(250)	268	(64)
Interessi e oneri Società Finanziarie	(1200)		
Oneri diversi di gestione	(724)	(558)	(447)
VALORE AGGIUNTO PRODOTTO	8.870	8.463	8.859
Proventi da partecipazioni	16	14	44
Altri proventi finanziari	1.231	1.233	1.749
Totale delle partite straordinarie	203	190	8
VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO	10.320	9.900	10.660
Così ripartito:			
– al personale	(5.731)	(5.525)	(5.645)
– ai finanziatori	(1.338)	(1.365)	(1.776)
– agli enti statali per imposte	(407)	(275)	(159)
CAPACITÀ DI AUTOFINANZIAMENTO	2.844	2.735	3.080
A reintegrazione del capitale investito (ammortamenti)	(2.919)	(2.810)	(2.464)
A remunerazione di azionisti Terzi	(118)	(118)	(33)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	(193)	(193)	583

(*) Società finanziarie consolidate con il metodo del patrimonio netto.

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

		(in miliardi di lire)	
	1996	(*) 1996 pro-forma	1995
Immobilizzazioni materiali	18.693	18.364	18.280
Immobilizzazioni immateriali	356	335	352
Immobilizzazioni finanziarie	3.551	2.192	894
IMMOBILIZZAZIONI NETTE (A)	22.600	20.891	19.526
Rimanenze di magazzino	3.781	3.781	4.166
Crediti commerciali	4.079	3.632	3.487
Altre attività	2.776	2.342	2.223
Debiti commerciali	(9.578)	(10.304)	(10.909)
Fondi per rischi e oneri	(2.751)	(2.335)	(2.559)
Altre passività	(3.966)	(3.398)	(3.146)
CAPITALE DI ESERCIZIO (B)	(5.659)	(6.282)	(6.738)
CAPITALE INVESTITO NETTO (C = A + B)	16.941	14.609	12.788
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (D)	(2.202)	(2.141)	(2.096)
FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE (E)	14.739	12.468	10.692
PATRIMONIO NETTO DI TERZI (F)	262	262	188
Capitale sociale e riserve	9.807	9.807	9.770
Risultato netto di esercizio	(193)	(193)	583
CAPITALE PROPRIO (G)	9.614	9.614	10.353
Debiti finanziari a medio lungo termine	8.337	3.796	4.020
Disponibilità monetarie nette:			
disponibilità e crediti finanziari	(17.165)	(4.510)	(6.706)
debiti finanziari a breve termine	13.691	3.306	2.837
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (H)	4.863	2.592	151
TOTALE COME IN E (I = F + G + H)	14.739	12.468	10.692

(*) Società finanziarie consolidate con il metodo del patrimonio netto.

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1996 E 1995

ATTIVO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1996		1996	1995
IMMOBILIZZAZIONI:			
188	Immobilizzazioni immateriali (Nota 1)	356	352
9.857	Immobilizzazioni materiali (Nota 2)	18.693	18.280
	Immobilizzazioni finanziarie (Nota 3):		
472	partecipazioni	895	752
4	altri titoli	7	0
1.396	crediti	2.649	142
1.872	Totale immobilizzazioni finanziarie	3.551	894
11.917	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	22.600	19.526
ATTIVO CIRCOLANTE:			
1.994	Rimanenze (Nota 4)	3.781	4.166
	Crediti (Nota 5):		
2.151	crediti commerciali	4.079	3.487
1.087	altri crediti	2.061	1.363
3.238	Totale crediti	6.140	4.850
	Attività finanziarie non immobilizzate (Nota 6):		
683	altri titoli	1.295	256
8.711	crediti finanziari	16.519	5.827
9.394	Totale attività finanziarie non immobilizzate	17.814	6.083
361	Disponibilità liquide (Nota 7)	684	605
14.987	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	28.419	15.704
486	RATEI E RISCONTI ATTIVI (Nota 8)	922	880
27.390	TOTALE ATTIVO	51.941	36.110

PASSIVO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1996		1996	1995
PATRIMONIO NETTO			
	PATRIMONIO NETTO DI FIAT AUTO (Nota 9):		
1.055	Capitale	2.000	2.000
11	Riserva da sovrapprezzo azioni	21	21
112	Riserva di rivalutazione	213	227
103	Riserva legale	195	195
3.891	Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	7.378	7.327
(102)	Utile (perdita) dell'esercizio	(193)	583
5.070	Totale	9.614	10.353
138	CAPITALE E RISERVE DI AZIONISTI TERZI	262	188
5.208	TOTALE PATRIMONIO NETTO	9.876	10.541
1.451	FONDI PER RISCHI ED ONERI (Nota 10)	2.751	2.559
1.161	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (Nota 11)	2.202	2.096
	DEBITI		
11.576	Debiti finanziari (Nota 12)	21.952	6.785
5.051	Debiti commerciali	9.578	10.909
1.112	Altri debiti	2.109	1.327
17.739	Totale debiti	33.639	19.021
1.831	RATEI E RISCONTI PASSIVI (Nota 13)	3.473	1.893
27.390	TOTALE PASSIVO	51.941	36.110

Alcune voci del precedente esercizio sono state riclassificate per renderle comparabili con il 1996.

CONTI D'ORDINE *

milioni di ECU 1996		miliardi di lire 1996		miliardi di lire 1995
GARANZIE PRESTATE:				
GARANZIE PERSONALI				
222	Fidejussioni	421		349
24	Avalli	46		124
2.981	Altre garanzie personali	5.652		8.962
3.227	TOTALE	6.119		9.435
1	GARANZIE REALI	1		353
3.228	TOTALE GARANZIE PRESTATE	6.120		9.788
3.553	IMPEGNI	6.738		2.036
808	BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA	1.533		565
2.163	BENI DELL'AZIENDA PRESSO TERZI	4.102		3.754
92	ALTRI CONTI D'ORDINE	175		156
9.844	TOTALE CONTI D'ORDINE	18.668		16.299

(*) Nota 14.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

milioni di ECU 1996		miliardi di lire 1996	miliardi di lire 1995	miliardi di lire 1994
VALORE DELLA PRODUZIONE				
22.412	RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI (Nota 15)	42.502	39.093	33.203
(135)	Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(256)	971	289
355	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	674	369	351
680	Altri ricavi e proventi	1.289	900	1.026
23.312	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	44.209	41.333	34.869
COSTI DELLA PRODUZIONE (Nota 16)				
13.895	Acquisti	26.351	25.831	20.913
3.054	Costi per servizi	5.791	5.446	4.772
188	Affitti, noleggi e canoni	356	401	325
3.022	Costi per il personale	5.731	5.645	5.460
1.539	Ammortamenti	2.919	2.464	2.164
18	Svalutazioni di crediti commerciali e delle immobilizzazioni	35	48	52
(15)	Variazioni delle rimanenze di materie prime sussidiarie, di consumo e merci	(28)	(30)	(320)
348	Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti	660	267	642
382	Oneri diversi di gestione	724	447	434
633	Interessi e oneri servizi finanziari	1.200		
23.064	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	43.739	40.519	34.442
248	RISULTATO OPERATIVO	470	814	427
PROVENTI E ONERI FINANZIARI (Nota 17)				
8	Dividendi e altri proventi da partecipazioni	16	44	8
649	Proventi finanziari	1.231	1.749	1.377
705	Interessi ed altri oneri finanziari	1.338	1.776	1.303
(48)	TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(91)	17	82
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE (Nota 18)				
21	Risultato di società non consolidate integralmente	41	(63)	(6)
(153)	Svalutazione di crediti e titoli	(291)	(1)	(8)
(132)	TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	(250)	(64)	(14)
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI (Nota 19)				
127	Proventi straordinari	240	18	48
(20)	Oneri straordinari	(37)	(10)	(216)
107	TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE	203	8	(168)
175	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	332	775	327
(215)	Imposte sul reddito dell'esercizio (Nota 20)	(407)	(159)	(211)
(40)	UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO E DI TERZI	(75)	616	116
(62)	(Utile) perdita di competenza degli azionisti Terzi	(118)	(33)	(13)
(102)	UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO	(193)	583	103

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato relativo all'esercizio 1996 è stato redatto in osservanza delle norme introdotte dal Decreto Legislativo del 9 aprile 1991 n° 127.

Ai sensi dell'articolo 27, 3° comma del citato decreto la Fiat Auto S.p.A. avrebbe potuto beneficiare dell'esonero dall'obbligo di redazione del bilancio consolidato; essa infatti non ha emesso titoli quotati in borsa ed è direttamente controllata per oltre il 95% dalla Fiat S.p.A. che redige e sottopone a controllo secondo le norme vigenti il proprio bilancio consolidato avendo emesso titoli quotati in borsa.

Rinunciando a quanto sopra citato la Fiat Auto S.p.A. ha scelto di redigere il proprio bilancio consolidato al fine di garantire una rappresentazione veritiera e corretta della sua situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato d'esercizio. Infatti, Fiat Auto S.p.A. e le sue principali società controllate realizzano un'impresa economicamente e finanziariamente integrata, all'interno della quale ciascuna unità giuridicamente autonoma contribuisce, in modo complementare alle altre, all'ottenimento di risultati che possono essere apprezzati compiutamente soltanto se visti nel loro insieme. Conseguentemente a tale scelta il bilancio consolidato di Fiat Auto è stato sottoposto alle forme di pubblicità e di controllo previste dal citato decreto legislativo 127/91.

Il bilancio consolidato comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società Caposettore, e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale. Talune imprese complessivamente non rilevanti, il cui consolidamento avrebbe determinato un impatto non superiore al 0,3% dei ricavi consolidati e per le quali non è possibile ottenere tempestivamente e senza spese sproporzionate le necessarie informazioni, sono state escluse dall'area di consolidamento, senza per questo compromettere la rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico di Fiat Auto, nonché la chiarezza del bilancio.

Nel corso del 1996, la struttura di Fiat Auto è stata interessata dall'entrata nell'area di consolidamento di Società operanti nei Servizi finanziari (Fidis S.p.A., Banco Fiat S.A. - Brasile e Fiat Auto Financial Services Ltd. - U.K.) in seguito all'acquisizione del loro intero capitale sociale; la parte del loro risultato conseguito ante acquisizione è stato attribuito, nel conto economico, alla voce "Utile/Perdita dell'esercizio di competenza di azionisti Terzi".

Considerata la rilevanza di tale variazione nell'area di consolidamento, i dati consolidati relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 1996 non consentono un confronto omogeneo con quelli dell'esercizio precedente. Per consentire di rendere significativo il confronto tra lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico dell'esercizio in esame e quelli dell'esercizio precedente, così come previsto dall'art. 39, punto 3, del D. Lgs. 127/91, sono stati predisposti lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico consolidati pro-forma al 31 dicembre 1996 nei quali le partecipazioni nelle Società di Servizi finanziari sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Tali dati consolidati pro-forma (esposti nell'allegato 1) evidenziano,

naturalmente, lo stesso utile di esercizio e lo stesso patrimonio netto di Fiat Auto risultanti dal bilancio consolidato redatto con l'integrazione globale delle Società operanti nei Servizi finanziari.

In conformità ai disposti degli art. 38 e 39 del D. Lgs. 127/91, l'elenco delle società incluse nel bilancio consolidato, suddivise per modalità di consolidamento e con l'evidenziazione della sede legale, della nazione di appartenenza, del capitale sociale nella valuta locale e della percentuale consolidata di possesso, è allegata al presente fascicolo.

TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

I bilanci delle società consolidate sono quelli d'esercizio di società singole o consolidati redatti e approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati per eliminare eventuali interferenze fiscali e uniformarli, ove necessario, ai principi contabili omogenei del Gruppo Fiat, che rispettano i vincoli della legislazione italiana vigente (Decreto Legislativo 127/91) e sono in linea con gli International Accounting Standards ad eccezione dello IAS n. 9 che richiede che i costi di sviluppo dei nuovi prodotti e/o processi siano iscritti nell'attivo patrimoniale. Analogamente agli esercizi precedenti tali costi sono imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti in linea con il principio della prudenza e con la prassi internazionale del settore automobilistico.

In ottemperanza al principio contabile internazionale n. 27 emesso dallo I.A.S.C., Fiat Auto ha consolidato con il metodo dell'integrazione globale, oltre alle società operanti nei Settori industriali e commerciali, anche le società operanti nei Servizi finanziari entrate nel 1996, come sopra descritto, nell'area di consolidamento di Fiat Auto. Quanto sopra, seppure in parziale deroga all'art. 28 "Casi di esclusione dal consolidamento" del D. Lgs. 9 aprile 1991 n° 127, contribuisce, nella specifica struttura di Fiat Auto, a rappresentare con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica dell'esercizio.

Tecniche di consolidamento - Le attività e le passività, nonché i proventi e gli oneri dei bilanci oggetto di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale sono inseriti nel bilancio consolidato di Fiat Auto, prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta. È stato inoltre eliminato il valore di carico delle partecipazioni contro il patrimonio netto di competenza delle società partecipate, attribuendo ai soci di minoranza, in apposite voci, la quota del patrimonio netto e del risultato netto dell'esercizio di loro spettanza. Se tale eliminazione determina una differenza, questa è imputata, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo delle imprese incluse nel consolidamento. L'eventuale valore residuo, se negativo, è iscritto in una voce del patrimonio netto denominata "riserva di consolidamento"; se positivo è iscritto in una voce dell'attivo denominata "differenza da consolidamento".

o è portato esplicitamente in detrazione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della medesima. L'importo iscritto nell'attivo è ammortizzato generalmente in 5 anni.

Gli utili, le perdite ed i relativi effetti fiscali derivanti da operazioni tra società di Fiat Auto non ancora realizzate nei confronti di terzi sono eliminati, come pure sono eliminate le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.

Allo stesso tempo sono stati eliminati i costi e ricavi derivanti dai rapporti di acquisto e di vendita realizzati con affiliate estere e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società in cui Fiat Auto non ha partecipazioni e che sono interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat.

Tale elisione comporta deroga al 2° comma, lettera c) dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 127/91 ed è stata operata in conformità al comma 4, articolo 29 dello stesso decreto legislativo n. 127/91, al fine di esprimere correttamente l'attività di Fiat Auto nei confronti di terze economie.

Infatti con riferimento ai rapporti delle riferite società con le imprese rientranti nell'area di consolidamento del Gruppo Fiat Auto, la mancata elisione delle partite reciproche di costo e di ricavo, determinerebbe una duplicazione delle partite presenti nel bilancio consolidato. Si aggiunge, per completezza di informazione, che la procedura seguita è coerente con il fatto che il bilancio consolidato di Fiat Auto S.p.A. va inserito e letto nell'ambito del più ampio sistema di valori rappresentati nel bilancio consolidato della Fiat S.p.A. di cui la Fiat Auto S.p.A. è controllata totalitaria.

Le imposte non recuperabili relative ai dividendi che si prevede vengano distribuiti nell'esercizio successivo tra le società del settore sono stanziare nel fondo imposte differite.

La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono invece convertite ai cambi medi dell'esercizio.

Al suddetto criterio fanno eccezione i bilanci delle controllate operanti nei paesi ad alto tasso di inflazione (nei quali il tasso di inflazione cumulato nel triennio supera il 100%): tali bilanci, che al 31 dicembre 1996 rappresentano circa il 16% delle attività e il 21% dei ricavi consolidati, sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo, in linea con il principio internazionale n. 29 emesso dallo IASC.

Le differenze cambio di conversione risultanti dal raffronto tra il patrimonio netto iniziale convertito ai cambi correnti e il medesimo convertito ai cambi correnti alla fine dell'esercizio precedente, nonché la differenza tra il risultato economico espresso ai cambi medi e quello espresso ai cambi correnti sono imputate alla voce del patrimonio netto "Differenze cambio".

I cambi utilizzati nei bilanci consolidati 1996 e 1995 sono esposti nell'allegato 4 della presente nota integrativa.

PRINCIPI CONTABILI

STATO PATRIMONIALE

Immobilizzazioni immateriali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo sostenuto, rettificato del valore degli ammortamenti a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura, per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Immobilizzazioni materiali - Le immobilizzazioni materiali sono iscritte in bilancio al costo d'acquisizione o di costruzione, rettificati nei casi in cui apposite leggi nazionali impongono o consentono la rivalutazione delle immobilizzazioni al fine di adeguarle, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete. Per i beni acquistati da terzi tale valore corrisponde al prezzo pagato, aumentato degli oneri accessori sostenuti fino alla messa in esercizio. Per i beni costruiti in economia tale valore comprende tutti i costi di costruzione siano essi direttamente e specificatamente riferibili a ciascuno di essi oppure relativi, in generale, alle attività di fabbricazione impiegate e quindi comuni a più lavorazioni.

Il valore contabile lordo dei beni viene ripartito fra gli esercizi nel corso dei quali ne avviene l'utilizzazione, mediante lo stanziamento di quote di ammortamento calcolate sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata del cespite.

In generale l'aliquota di ammortamento dei nuovi cespiti, nel loro primo anno di utilizzo, è ridotta a metà.

In particolare in occasione di avviamenti di nuovi prodotti o lavorazioni, con volumi di attività significativamente ridotti rispetto alla normale capacità produttiva installata, l'ammortamento è determinato in modo da tenere conto dell'effettivo utilizzo dei nuovi cespiti entrati in funzione ed è correlato ai volumi produttivi ottenuti.

Le spese di manutenzione e riparazione ordinaria sono imputate direttamente a conto economico nell'esercizio in cui vengono sostenute, mentre le spese di manutenzione aventi natura incrementativa del valore delle immobilizzazioni sono capitalizzate.

I contributi in conto capitale a fronte degli investimenti sono contabilizzati al momento della loro erogazione e vengono imputati a conto economico gradatamente, in relazione alla vita residua dei cespiti cui fanno riferimento. A differenza degli esercizi precedenti, dal 1996, la parte di competenza dei futuri esercizi viene classificata nei "Risconti passivi" invece che nella voce "Altri fondi".

Partecipazioni - Le partecipazioni nelle imprese che non vengono consolidate con il metodo dell'integrazione globale sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Solo le partecipazioni meno significative vengono valutate col criterio del costo, corrispondente al prezzo pagato per l'acquisto, aumentato delle spese di diretta imputazione, o alle somme versate o al valore dei beni conferiti in sede di sottoscrizione di nuove azioni.

Titoli - Sono valutati al minore tra costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, e il valore di mercato.

Beni concessi in leasing finanziario - I beni destinati alla locazione finanziaria sono contabilizzati al costo nelle immobilizzazioni finanziarie.

I loro ammortamenti sono generalmente calcolati con riferimento alla durata dei contratti e dei rischi connessi alla gestione dei contratti stessi e portati a diretta riduzione dei relativi beni; tale trattamento è allineato, per quanto concerne gli effetti economico patrimoniali, con quanto disposto dai principi internazionali (I.A.S. n° 17 per la contabilizzazione dei contratti di leasing).

Crediti - I crediti risultano iscritti in bilancio al presumibile valore di realizzo; detto valore risulta dalla differenza tra il valore nominale del credito e quello iscritto alla voce correttiva, denominata " svalutazione per rischi di perdite su crediti ", portata in diretta diminuzione della voce dell'attivo cui si riferisce.

L'ammontare di questo fondo è commisurato all'entità dei rischi relativi a specifici " crediti in sofferenza " sia all'entità del rischio generico di mancato incasso, prudenzialmente stimato in base all'esperienza del passato e al grado di equilibrio finanziario noto nella generalità dei debitori.

I crediti in valuta sono allineati ai cambi correnti di fine anno; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Rimanenze di magazzino - Le giacenze di magazzino sono iscritte al minore tra il costo di acquisto o costo di produzione e il valore di presumibile realizzo. I costi d'acquisto comprendono i prezzi corrisposti ai fornitori aumentati delle spese accessorie sostenute fino all'ingresso nei magazzini della società al netto di sconti e abbuoni, mentre i costi di produzione corrispondono alla somma dei costi sostenuti nelle varie fasi di trasformazione industriale dei beni.

In particolare i metodi di valutazione delle diverse aree di magazzino sono i seguenti:

- il magazzino delle materie prime e componenti di produzione è valutato con il metodo FIFO;
- le parti di ricambio destinate alla vendita per assistenza del parco circolante di vetture sono valutate al costo medio d'acquisto ponderato con il valore delle rimanenze iniziali; tale criterio è ritenuto adeguato per tenere conto del basso indice di rotazione che è caratteristico di questa tipologia di prodotto;
- i prodotti finiti vetture, se acquistati da terzi, sono valutati al prezzo di acquisto comprensivo degli oneri accessori; se prodotti dalla società, sono valutati con il criterio FIFO sovraesposto, per la componente materiali e con il criterio del costo medio dell'esercizio per la componente dei costi industriali di trasformazione;
- le vetture usate, ritirate dalla clientela, sono valutate al minore tra il valore di carico e il presunto valore di realizzo, determinato dall'andamento del mercato.

Il valore delle rimanenze di magazzino iscritto nell'attivo del bilancio è al netto delle svalutazioni effettuate sulle scorte obsolete e di lento rigiro in base alla loro presumibile possibilità di utilizzo e di realizzo futuro.

Debiti - I debiti sono iscritti al loro valore nominale; la quota interessi inclusa nel valore nominale non maturata a fine anno, viene differita agli esercizi futuri. I debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno, i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico.

Ratei e risconti - I ratei costituiscono la contropartita monetaria dell'accertamento di costi e di ricavi di competenza dell'esercizio per i quali non si sono ancora verificate le corrispondenti variazioni di disponibilità monetarie o di crediti e debiti.

I risconti rappresentano la contropartita di porzioni di costi e di ricavi non imputabili al risultato economico dell'esercizio relativo al periodo nel corso del quale si è avuta la corrispondente variazione monetaria o di crediti e debiti.

I criteri di misurazione adottati costituiscono l'applicazione del principio generale di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Fondo trattamento di fine rapporto - Il fondo trattamento di fine rapporto lavoro subordinato rappresenta il debito certo, anche se non esigibile, maturato a favore di tutti i dipendenti alla data del bilancio, in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano.

CONTI D'ORDINE

Strumenti finanziari fuori bilancio - Gli strumenti finanziari mediante i quali vengono gestiti i rischi derivanti da fluttuazioni nei cambi e nei tassi di interesse, e più in generale, nel valore delle attività e delle passività sono iscritti nei conti d'ordine al momento della stipula per l'importo nominale del contratto.

CONTO ECONOMICO

Ricavi - I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Relativamente alle società operanti nei Servizi finanziari, i ricavi e gli altri proventi finanziari sono imputati a conto economico secondo il principio della competenza temporale.

Costi - Le spese di ricerca e sviluppo sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali e comunitari relativi alla ricerca vengono accreditati in conto economico al momento in cui diviene certo l'incasso.

Gli oneri previsti per garanzia prodotti sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Le spese di pubblicità e promozione sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Imposte - Le imposte correnti sono contabilizzate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Nel bilancio consolidato vengono inoltre considerate le imposte differite o prepagate, relativamente alle più significative operazioni di consolidamento e ad alcune differenze temporanee fra i risultati fiscalmente imponibili e i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento. In particolare come consentito dai

principi contabili statuiti dallo IASC, le imposte differite stanziare sono quelle che si prevede verranno pagate nell'arco dei prossimi tre anni.

Dati espressi in ECU - Il bilancio consolidato è preparato in Lire italiane. Al fine di evidenziare i dati principali nella moneta di conto europea, i dati contenuti nei prospetti di bilancio consolidato 1996 di Fiat Auto sono presentati anche con la conversione in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lira/ECU in vigore al 31 dicembre 1996 (ECU 1 pari a Lire 1.896,38). I valori in ECU, forniti a puri fini informativi, non devono essere intesi come attestazione di una effettiva conversione della lira in altra valuta.

ATTIVO

1) IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.1995	Investimenti	Ammortamenti	Variazioni area di consolid.	Riclassifiche	Differenze cambio	Disinvest. e altre variazioni	Valore netto al 31.12.1996	Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.1996
Costi di impianto e ampliamento	240	22	(91)	4		(1)		174	170
Diritti di brev. industr. e opere dell'ingegno	19	15	(30)	24	9	(1)	1	37	74
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	45		(15)			(1)		29	92
Immobilizzazioni in corso e acconti	38	85		1	(8)	(1)	(10)	105	
Altre immobilizzazioni immateriali	10	6	(5)	2	(1)	(1)		11	20
Totale immobilizzazioni immateriali	352	128	(141)	31	0	(5)	(9)	356	356

I costi di impianto e di ampliamento comprendono 72 miliardi di lire di spese di formazione e addestramento del personale e 34 miliardi di lire di spese di avviamento del prodotto, entrambe capitalizzate dalle società S.A.T.A. S.p.A. e F.M.A. S.p.A. prevalentemente negli esercizi precedenti; sono inoltre compresi 35 miliardi di lire relativi a spese di avviamento nuovi prodotti capitalizzati dalle società sud-americane.

Gli incrementi delle immobilizzazioni in corso si riferiscono per 55 miliardi di lire a costi capitalizzati dalla società Fiat Auto Argentina S.A. collegati alla fase di avviamento e di costruzione del nuovo stabilimento di Cordoba e per 23 miliardi di lire alla capitalizzazione di costi sostenuti da Targa Service per la realizzazione, non ancora completata, di software applicativi da utilizzarsi nella gestione operativa.

2) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.95	Investimenti	Ammor- tamenti	Variazione area di consolid.	Riclassi- fiche	Diff. cambio	Disinvest. e altre variaz.	Valore netto al 31.12.96	Fondo ammort. e svalut. al 31.12.96
Terreni e fabbricati	4.070	164	(160)	13	27	(41)	(31)	4.042	1.537
Impianti e macchinario	8.908	563	(1.379)	4	673	(18)	(94)	8.657	9.893
Attrezzature industriali e commerciali	2.482	442	(1.007)		1.075	(71)	(41)	2.880	6.337
Altri beni	573	309	(232)	300	(69)	(8)	(84)	789	1.374
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.247	1.770		1	(1.706)	15	(2)	2.325	
Totale immobilizzazioni materiali	18.280	3.248	(2.778)	318	(0)	(123)	(252)	18.693	19.141

Il valore delle immobilizzazioni materiali comprende le rivalutazioni consentite da apposite leggi nazionali al fine di adeguare la loro valutazione al mutato potere d'acquisto delle monete. Al 31 dicembre 1996 l'effetto delle rivalutazioni nel valore lordo delle immobilizzazioni materiali e nel fondo ammortamento risulta pari rispettivamente a 1.007 miliardi di lire e a 361 miliardi di lire.

Nel corso dell'esercizio 1996 l'ammontare degli oneri finanziari capitalizzati, sostenuti dalla società Fiat Auto Argentina, è stato pari a 9 miliardi di lire (19 miliardi di lire nel 1995).

L'analisi degli investimenti per area geografica è riportata nel capitolo "Altre informazioni per area geografica" della Nota Integrativa.

Negli esercizi 1996 e 1995 le aliquote di ammortamento utilizzate dalle società consolidate sono comprese nei seguenti intervalli:

	aliquote di ammortamento
Terreni e fabbricati	1,0% - 10,0%
Impianti e macchinario	10,0% - 20,0%
Attrezzature industriali e commerciali	16,0% - 25,0%
Altri beni	12,0% - 25,0%

3) IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie comprendono le partecipazioni in società controllate, collegate e altre imprese, i crediti finanziari immobilizzati, gli altri titoli e i beni concessi in leasing finanziario.

Partecipazioni

(in miliardi di lire)	Valore al 31.12.95	Rivalutazioni	Svalutazioni	Variaz. area di consolid.	Acquisti e capitalizz.	Differenze cambio nette	Disinvest. e altre variazioni	Valore al 31.12.96
Partecipazioni in imprese controllate	85	21	(36)	(21)	44	1	3	97
Partecipazioni in imprese collegate	646	73	(24)	86	34	(10)	(35)	770
Partecipazioni in altre imprese	21	7		24			(24)	28
Totale partecipazioni	752	101	(60)	89	78	(9)	(56)	895

Le rivalutazioni e le svalutazioni delle partecipazioni si riferiscono agli allineamenti effettuati a conto economico per recepire i risultati di gestione delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto (vedi nota nella sezione del conto economico).

Le differenze cambio sono esposte al netto delle rivalutazioni monetarie effettuate sui patrimoni netti delle società che operano in paesi ad alta inflazione.

Le principali altre variazioni, che comprendono le variazioni dell'area di consolidamento, gli acquisti e le capitalizzazioni e le altre variazioni in diminuzione, si dettagliano come segue per tipologia di partecipata.

Società controllate:

- la variazione dell'area di consolidamento è da attribuirsi al passaggio delle società Pro.ca.r. International S.p.A., Targa Service S.r.l., Intermap Belgio S.A. e Fiat Auto Maroc S.A. nel gruppo delle società consolidate con il metodo linea per linea;
- le capitalizzazioni sono relative a versamenti effettuati nel 1996 alla Elasis S.c.p.A., alla Fiat Auto Sverige AB, alla C.S.S.T. S.p.A., alla Alfa Romeo Inc. e ad altri conferimenti minori.

Società collegate:

- la variazione dell'area di consolidamento è principalmente dovuta all'acquisizione di società operanti nei Servizi Finanziari (Fiat Financiera S.A. - Madrid, Fiat Credit France S.A. e Fiat Bank GmbH - Austria);
- le capitalizzazioni hanno riguardato principalmente il versamento in conto capitale alla Rubattino S.r.l. per 23 miliardi di lire e la costituzione della nuova società Centro Ricerche Fiat S.c.p.A. che ha rilevato l'attività Futuradiciannove (già C.R.F. S.c.p.A.);
- le variazioni in diminuzione sono state dovute per 25 miliardi di lire alla cessione di Futuradiciannove alla Sogespar (Gruppo Fiat) e per 8 miliardi di lire all'incasso di dividendi dalle società consolidate con il metodo del patrimonio netto.

Altre imprese:

- le variazioni sono principalmente dovute all'entrata nell'area di consolidamento della quota della Magneti Marelli S.p.A., posseduta da Fidis e alla sua successiva cessione nel corso dell'esercizio.

Altri titoli

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996	al 31.12.1995
Titoli emessi dallo stato italiano	5	0
Altri titoli esteri	2	0
Totale titoli	7	0

L'incremento dei titoli rispetto all'esercizio precedente è dovuto esclusivamente al consolidamento delle Società di Servizi Finanziari.

Gli altri titoli esteri si riferiscono principalmente ad investimenti in titoli pubblici effettuati dal Banco Fiat S.A. (Brasile).

Crediti finanziari immobilizzati

I crediti finanziari immobilizzati ammontano a 145 miliardi di lire (142 miliardi di lire nel 1995) e si suddividono come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996			al 31.12.1995	
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Totale
Crediti verso imprese collegate	1	26	22	27	22
Crediti verso altri		118		118	120
Totale crediti	1	144	22	145	142

I crediti finanziari verso altri si riferiscono per 118 miliardi di lire ad operazioni di copertura contro il rischio di cambio e interesse (Interest Rate and Currency Swap) stipulati con la Comit di Londra in seguito all'acquisizione di un finanziamento in valuta estera erogato dalla BEI scadente nel 2000. I crediti finanziari verso altri comprendono anche un finanziamento fatto alla società Z.C.Z. per un valore lordo di 34 miliardi di lire, totalmente svalutato per i noti accadimenti bellici che hanno interessato l'area della ex-Jugoslavia.

I crediti finanziari verso collegate comprendono per 21 miliardi di lire un finanziamento concesso dalla Fiat Auto S.p.A. al Centro Ricerche Fiat per la costruzione del Centro Motori.

Beni concessi in leasing finanziario

(in miliardi di lire)	Valore netto al 31.12.95	Investim.	Ammortam.	Variazioni area di consolid.	Differenze cambio	Disinvest. e altre variazioni	Valore netto al 31.12.96	Fondo ammort. e svalutazione al 31.12.96
Beni concessi in leasing		1.542	(800)	2.517	(178)	(577)	2.504	1.303
Totale beni concessi in leasing		1.542	(800)	2.517	(178)	(577)	2.504	1.303

L'attività di leasing finanziario effettuata dalle società operanti nei Servizi finanziari si suddivide come segue:

verso imprese collegate	30
verso altri	2.474
Totale	2.504

4) RIMANENZE

	al 31.12.1996			al 31.12.1995		
(in miliardi di lire)	Lordo	Fondo	Netto	Lordo	Fondo	Netto
Materie prime, sussidiarie e di consumo	915	166	749	898	153	745
Prodotti in corso di lavorazione	658		658	634		634
Prodotti finiti e merci	2.616	261	2.355	2.984	231	2.753
Acconti	19		19	34		34
Totale rimanenze	4.208	427	3.781	4.550	384	4.166

5) CREDITI

Al 31 dicembre 1996 i crediti iscritti nell'attivo circolante al netto dei relativi fondi svalutazione ammontano a 6.140 miliardi di lire (4.850 miliardi di lire nel 1995) e si dettagliano come segue.

	al 31.12.1996					al 31.12.1995		
(in miliardi di lire)	Commerciali	Altri	Totale	Di cui oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Commerciali	Altri	Totale
Crediti verso clienti	3.824		3.824	42	8	3.215		3.215
Crediti verso controllate	158		158			114		114
Crediti verso collegate	92	57	149	24		157	52	209
Crediti verso controllanti	5		5			1		1
Crediti verso altri:								
verso l'Erario		1.236	1.236	4			855	855
verso Istituti Previdenziali e assicurativi		94	94				51	51
verso il personale		39	39	1			37	37
altri crediti		635	635	67			368	368
Totale crediti	4.079	2.061	6.140	138	8	3.487	1.363	4.850

L'incremento dei crediti commerciali è dovuto esclusivamente al consolidamento delle società finanziarie che ha determinato il ripristino dei crediti fattorizzati verso la rete.

Al 31 dicembre 1996 i fondi svalutazione iscritti a rettifica dei crediti commerciali ammontano a 208 miliardi di lire (212 miliardi di lire nel 1995) mentre quelli a rettifica degli altri crediti ammontano a 7 miliardi di lire (9 miliardi di lire nel 1995).

I crediti verso l'Erario sono in gran parte composti da ritenute e crediti d'imposta, I.V.A. da recuperare verso paesi U.E. e accertamenti di I.V.A. su forniture e merci.

Gli altri crediti comprendono 114 miliardi di lire (41 miliardi di lire nel 1995) relativi al credito differito per imposte pagate in via anticipata rispetto al periodo di competenza.

PASSIVO

9) PATRIMONIO NETTO

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(in miliardi di lire)	Capitale sociale	Riserve	Riserva di conversione	Utili a nuovo, altre riserve e risultato d'esercizio	Totale
Saldo al 31 dicembre 1994	2.000	443	206	6.806	9.455
Delibera dell'Assemblea Straordinaria del 21.04.1995:					
copertura perdita esercizio 1994	(300)			300	
ricostituzione capitale sociale	300				300
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori			58	(13)	45
Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.1992				(30)	(30)
Risultato dell'esercizio				583	583
Saldo al 31 dicembre 1995	2.000	443	264	7.646	10.353
Delibera dell'Assemblea Azionisti del 10.06.1996:					
distribuzione dividendi		(15)		(400)	(415)
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		1	(114)	5	(108)
Imposta 7,5% del patrimonio netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30.09.1992				(23)	(23)
Risultato dell'esercizio				(193)	(193)
Saldo al 31 dicembre 1996	2.000	429	150	7.035	9.614

Capitale sociale

Il capitale sociale interamente versato ammonta al 31 dicembre 1996 a 2.000 miliardi di lire ed è costituito da 4 miliardi di azioni del valore nominale di Lire 500 cadauna.

Riserve

La voce riserve comprende le riserve del bilancio d'esercizio della caposettore Fiat Auto S.p.A.. In dettaglio risultano così costituite.

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996	al 31.12.1995
Riserva sovrapprezzo azioni	21	21
Riserva di rivalutazione	213	227
Riserva legale	195	195
Totale riserve	429	443

La riserva di rivalutazione nel corso del 1996 si decrementa in seguito alla distribuzione di dividendi agli Azionisti.

Riserva di conversione (Translation Reserve)

La riserva di conversione, o altrimenti detta di traduzione, comprende le variazioni del valore in moneta di conto, del capitale netto delle controllate estere, accumulate a partire dal 1° gennaio 1994 per effetto dell'oscillazione dei cambi ed a seguito dell'applicazione del metodo di conversione già illustrato nel capitolo "Tecniche di consolidamento". Con riferimento alle società aventi sede in paesi ad alta inflazione, tale riserva comprende pure gli effetti sul patrimonio netto prodotti dall'applicazione di tecniche di adeguamento dei valori ai mutati parametri monetari.

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996	al 31.12.1995
Differenze cambio di conversione	(2.582)	(1.979)
Rivalutazioni monetarie nei patrimoni netti delle società che operano nei paesi ad alta inflazione	2.732	2.243
Totale	150	264

Utili portati a nuovo e altre riserve

Gli utili portati a nuovo e le altre riserve includono, oltre a utili non distribuiti delle società controllate consolidate, riserve di valutazione monetaria ed altre riserve in sospensione d'imposta o asseverabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state generalmente stanziare imposte, in quanto tali voci sono permanentemente reinvestite nelle società controllate o si prevede che non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

Raccordo con il patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della Caposettore Fiat Auto S.p.A.

Il raccordo tra i dati del patrimonio netto e il risultato netto d'esercizio della Fiat Auto S.p.A. al 31 dicembre 1996 risulta come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996		al 31.12.1995	
	Patrimonio netto	Risultato netto	Patrimonio netto	Risultato netto
Bilancio d'esercizio Fiat Auto S.p.A.	2.258	(696)	3.371	7
Eliminazione dei valori delle partecipazioni consolidate e dei relativi dividendi nel bilancio della Fiat Auto S.p.A.	(3.572)	(460)	(2.631)	(180)
Eliminazione degli allineamenti delle partecipazioni operate dalla Fiat Auto S.p.A.	18	1	22	7
Contabilizzazione del patrimonio netto e dei risultati conseguiti dalle controllate e collegate consolidate	8.973	778	7.822	856
Eliminazione dividendi infragruppo				(1)
Eliminazione degli utili e delle perdite infragruppo inclusi nel magazzino e nelle immobilizzazioni ed altre rettifiche	1.937	184	1.769	(106)
Bilancio Consolidato di Fiat Auto	9.614	(193)	10.353	583

Patrimonio netto di competenza di Terzi

Al 31 dicembre 1996 e 1995 le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, con partecipazioni di azionisti Terzi, sono le seguenti:

	al 31.12.1996	al 31.12.1995
	% di Terzi	% di Terzi
Fiat Auto Poland S.A.	21,55	21,55
Fiat Versicherungsdienst GmbH.	49,00	
Fiat Ges.co S.c.p.A.	5,00	
Sofice S.A.	0,65	

10) FONDI PER RISCHI E ONERI

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996	al 31.12.1995
Fondi per trattamento di quiescenza ed obblighi simili	135	125
Fondi imposte:		
fondo imposte correnti	24	6
fondo imposte differite	97	184
Totale Fondi imposte	121	190
Altri Fondi:		
fondo per garanzia e assistenza tecnica	823	706
fondi per ristrutturazione in corso	206	431
fondi per altri rischi e oneri	1.466	1.107
Totale Altri fondi	2.495	2.244
Totale Fondi per rischi e oneri	2.751	2.559

Fondo per trattamento di quiescenza ed obblighi simili

Sotto questa voce sono compresi i fondi di previdenza relativi al personale dipendente, diversi dalle indennità di fine rapporto lavoro subordinato, quali ad esempio i premi fedeltà per le società italiane ed i fondi pensione integrativi per le società estere.

Fondo imposte

Il fondo imposte correnti rileva le passività per imposte soltanto probabili o incerte nell'ammontare o nella data di manifestazione.

Il fondo imposte differite, pari a 97 miliardi di lire, copre le passività differite che si generano in funzione di differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli desunti dai bilanci utilizzati per il consolidamento. Nel bilancio 1995 tale fondo comprendeva anche le imposte non recuperabili (withholding tax) che si prevedeva di dover sostenere al momento della distribuzione dei dividendi da parte delle società partecipate pari a 27 miliardi di lire, totalmente utilizzati nel corso del 1996.

Le imposte differite relative alle altre differenze temporanee che si prevede non saranno annullate entro i prossimi tre anni, ammontanti a circa 835 miliardi di lire, non sono stanziati nel fondo imposte differite.

Altri fondi

Il fondo per ristrutturazioni in corso fa capo alla Fiat Auto Poland S.A. ed è da attribuirsi all'attività di adeguamento tecnologico delle strutture produttive, commerciali ed amministrative attualmente in atto presso detta società a seguito dell'acquisizione degli ex stabilimenti FSM. Il fondo viene utilizzato in ragione di quote annue corrispondenti al previsto periodo di esecuzione di questo programma.

Il fondo per altri rischi e oneri si riferisce per 534 miliardi di lire (721 miliardi di lire nel 1995) a vertenze legali e rischi fiscali e previdenziali, per 297 miliardi di lire a oneri futuri relativi alle campagne promozionali, per 418 miliardi di lire (266 miliardi di lire nel 1995) a rischi e oneri contrattuali e per 217 miliardi di lire (120 miliardi di lire nel 1995) a passività potenziali connesse alla normale gestione operativa delle società italiane ed estere.

11) TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

(in miliardi di lire)	Valore al 31.12.1995	Accanto- namenti	Utilizzi e altre variazioni	Variaz. area di consolidam.	Valore al 31.12.1996
Trattamento di fine rapporto	2.096	316	(259)	49	2.202

12) DEBITI

Al 31 dicembre 1996 i debiti consolidati ammontano a 33.638 miliardi di lire (19.021 miliardi di lire nel 1995) e sono costituiti da debiti finanziari, debiti per acquisti di forniture e servizi e debiti di altra natura. L'incremento è principalmente da attribuire al consolidamento delle società finanziarie.

I **debiti finanziari** ammontano a 21.952 miliardi di lire (6.785 miliardi di lire nel 1995) e sono assistiti da garanzie reali per 83 miliardi di lire (95 miliardi di lire nel 1995). Si dettagliano come illustrato nella seguente tabella.

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996				al 31.12.1995			
	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre 5 anni	Totale
Obbligazioni	324	385		709				
Debiti verso Banche	3.127	5.716	1.565	8.843	840	3.218	1.650	4.058
Debiti verso altri Finanziatori	8.462	1.232	126	9.694	1.536	684	32	2.220
Debiti Finanziari rappresentati da Titoli di credito	1.702	1.004		2.706	389	118		507
Totale debiti finanziari	13.615	8.337	1.691	21.952	2.765	4.020	1.682	6.785

La struttura dei debiti finanziari a medio-lungo termine (compresa la quota scadente entro l'esercizio), per tasso di interesse e valuta di indebitamento, è la seguente.

(in miliardi di lire)	inferiore al 5%	tra 5% e 7,5%	tra 7,5% e 10%	tra 10% e 12,5%	oltre 12,5%	Totale
Lira italiana	684	1.583	3.298	1.505		7.070
Marco tedesco	1.415	1.129	2			2.546
Real brasiliano					838	838
ECU		196				196
Escudo portoghese		36	115	42		193
Dollaro USA		87	62			149
Peso argentino				105		105
Dracma greca					17	17
Franco francese				14		14
Zloty polacco					9	9
Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1996	2.099	3.031	3.477	1.666	864	11.137
Totale indebitamento finanziario a M-L/T 1995	878	1.472	1.932	891	31	5.204

I **debiti per forniture e servizi** e gli **altri debiti** ammontano a 11.687 miliardi di lire (12.236 miliardi di lire nel 1995) e si dettagliano come segue:

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996				al 31.12.1995		
	Commerciali	Altri	Totale	Di cui oltre l'esercizio	Commerciali	Altri	Totale
Acconti	14		14		72		72
Debiti verso fornitori	8.742		8.742	140	10.014		10.014
Debiti verso imprese controllate	45	1	46		25	6	31
Debiti verso imprese collegate	777		777		797		797
Debiti verso controllante					1		1
Debiti tributari		906	906			623	623
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale		405	405			408	408
Altri debiti:							
debiti verso personale		182	182			135	135
debiti verso altri		615	615			155	155
Totale debiti	9.578	2.109	11.687	140	10.909	1.327	12.236

Nella voce debiti verso altri sono compresi 304 miliardi di lire di debiti verso Fiat do Brasil S.A. (Gruppo Fiat) per l'acquisto del Banco Fiat S.A., 98 miliardi di lire di debiti verso personale uscito, 58 miliardi di lire per depositi cauzionali, 7 miliardi di lire verso società di assicurazioni e debiti per causali diverse per la parte restante.

13) RATEI E RISCONTI PASSIVI

(in miliardi di lire)	al 31.12.1996	al 31.12.1995
Ratei passivi commerciali:		
interessi e commissioni		28
assicurazioni	7	6
altri	360	326
Totale	367	360
Risconti passivi commerciali:		
contributi in conto capitale	767	751
interessi e commissioni	328	451
affitti	1	1
altri	394	256
Totale	1.490	1.459
Ratei passivi finanziari	218	74
Risconti passivi finanziari	1.398	
Totale ratei e risconti passivi	3.473	1.893

Gli altri ratei commerciali comprendono 140 miliardi di lire di competenze a favore del personale maturate ma non ancora liquidate, 80 miliardi di lire per oneri commerciali verso rete, 19 miliardi di lire per accertamenti di pubblicità e investimenti sulla rete di vendita, 33 miliardi di lire per costi inerenti l'attività di trasporto, garanzia e messa a punto, 13 miliardi di lire per associazioni e consulenze ed altri accertamenti per causali diverse per la parte restante. Gli altri risconti commerciali comprendono ricavi e proventi liquidati in via anticipata per 110 miliardi di lire, 64 miliardi di lire per contributi su interessi di sconto effetti dal Medio Credito Centrale e altri accertamenti per causali diverse per la parte restante. L'incremento dei ratei e dei risconti finanziari passivi è dovuto quasi esclusivamente al consolidamento delle società di Servizi finanziari.

14) CONTI D'ORDINE

Garanzie prestate

	al 31.12.1996				al 31.12.1995	
(in miliardi di lire)	Garanzie personali			Garanzie reali	Totale	Totale
	Fidejussioni	Avalli	Altre			
a favore di imprese collegate	296		1.312		1.608	1.542
a favore di imprese controllate dalla stessa controllante			3.504		3.504	7.370
a favore di altri	125	46	836	1	1.008	876
Totale garanzie prestate	421	46	5.652	1	6.120	9.788

Al 31 dicembre 1996 la Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno prestato garanzie per 6.120 miliardi di lire (9.788 miliardi di lire nel 1995) per la maggior parte dirette a garantire la buona esecuzione di progetti in corso di realizzazione.

Sono inoltre comprese tra le altre garanzie personali impegni per crediti ed effetti scontati pro-solvendo pari a 4.050 miliardi di lire (7.297 miliardi di lire nel 1995).

Fiat Auto ed alcune controllate sono parte in causa in varie azioni legali e controversie per le quali non si ritiene però possano emergere passività di rilievo.

Impegni

	al 31.12.96				al 31.12.1995			
(in miliardi di lire)	Per strumenti finanziari	Per acquisto immobilizzazioni tecniche	Per canoni di leasing ed altri impegni	Totale	Per strumenti finanziari	Per acquisto immobilizzazioni tecniche	Per canoni di leasing ed altri impegni	Totale
a favore di imprese controllate dalla stessa controllante	4.074	666		4.740	450	453	1	904
a favore di altri	914	1.056	28	1.998		994	138	1.132
Totale impegni	4.988	1.722	28	6.738	450	1.447	139	2.036

Strumenti finanziari rappresentati fuori bilancio

La politica finanziaria di Fiat Auto, supportata operativamente dalla società del Gruppo Fiat, Fiat Ge.va. S.p.A., prevede una gestione accorta e prudente dei rischi connessi con le fluttuazioni dei rapporti di cambio tra le diverse valute nelle quali sono espresse le sue operazioni commerciali e finanziarie.

La politica di Fiat Auto relativamente all'impiego degli strumenti finanziari derivati prevede che gli stessi vengano utilizzati in relazione ai rischi che emergono dalla gestione dei flussi monetari e degli attivi e passivi patrimoniali.

Tale gestione è caratterizzata dal prevalere delle attività produttive italiane rispetto a quelle estere che determina un significativo saldo positivo tra esportazioni ed importazioni da cui origina uno sbilancio favorevole tra gli incassi ed i pagamenti in valute estere.

Sono inoltre realizzate operazioni di copertura finalizzate a gestire l'esposizione di Fiat Auto alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Gli strumenti finanziari cui si fa riferimento rientrano principalmente nelle categorie contrattuali dei "currency swaps", delle "options" e, relativamente alle operazioni sui tassi di interesse, nella categoria degli "interest rate swaps".

In particolare, al 31 dicembre 1996 sono in essere operazioni di tale natura per complessive 4.988 miliardi di lire (450 miliardi nel 1995) così articolate:

- operazioni volte a contenere gli effetti della dinamica delle valute per 3.353 miliardi di lire;
- contratti per la gestione dell'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse per 1.635 miliardi di lire (450 miliardi di lire nel 1995).

Tali valori rappresentano l'ammontare del capitale nominale cui sono riferiti i suddetti contratti.

Nel conto economico consolidato dell'esercizio sono compresi gli effetti economici delle operazioni che si sono chiuse nel corso del 1996 e l'accertamento dell'utile o delle perdite maturate alla data di inizio dell'operazione fino alla data di chiusura dell'esercizio, per i contratti derivati ancora aperti.

CONTO ECONOMICO

15) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

I ricavi netti consolidati 1996 delle vendite e delle prestazioni ammontano a 42.502 miliardi di lire (39.093 miliardi di lire nel 1995 e 33.203 miliardi di lire nel 1994).

La Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate operano prevalentemente in due settori di attività e cioè quello delle vendite di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi e quello dei Servizi finanziari. La ripartizione dei ricavi delle vendite e prestazioni per settore di attività e per area geografica di destinazione è la seguente:

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Settore Auto	40.449	39.093	33.203
Settore Servizi finanziari	2.053	0	0
Totale ricavi netti consolidati	42.502	39.093	33.203

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Italia	16.761	16.090	13.138
Europa (esclusa Italia)	16.394	14.164	11.487
America Latina	8.468	7.992	8.137
Nord America e altre aree	879	847	441
Totale ricavi netti consolidati	42.502	39.093	33.203

I ricavi netti consolidati non comprendono i ricavi delle vendite realizzate nei confronti di affiliate e società estere comprese nell'area di consolidamento con il metodo dell'integrazione globale e intermediati dalle società Motorcomsa S.A. e Fiat Automoviles Interamericana S.A., società interamente controllate da altre società del Gruppo Fiat. Infatti, come già detto nella nota delle tecniche di consolidamento, la mancata elisione di queste partite determinerebbe una duplicazione dei ricavi e dei costi relativi ai prodotti che attraverso dette società pervengono alle società di Fiat Auto sopra citate. Nel bilancio consolidato 1996 i ricavi ed i costi elisi in coerenza con quanto enunciato ammontano a 2.583 miliardi di lire (3.464 miliardi di lire nel 1995 e 2.869 miliardi di lire nel 1994).

Altri ricavi e proventi

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Contributi in conto esercizio	17	14	34
Plusvalenze da alienazione	114	49	40
Sopravvenienze attive	422	380	465
Contributi in conto capitale	142	137	81
Altri proventi	594	320	406
Totale altri ricavi e proventi	1.289	900	1.026

Le sopravvenienze attive si riferiscono principalmente a proventizzazione di fondi, a risarcimenti danni e a differenze provenienti da accertamenti dell'esercizio precedente.

I contributi in conto capitale comprendono la quota di competenza dell'esercizio dei contributi erogati dallo Stato italiano a fronte di investimenti nelle aree del mezzogiorno; detti contributi, come già citato nella sezione dei principi contabili, sono trasferiti al conto economico in relazione alla vita utile dei cespiti cui fanno riferimento.

Gli altri proventi comprendono i ricavi residuali rispetto all'attività principale quali in particolare i proventi di locazione di aree attrezzate, provvigioni e royalties attive, rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione, riconoscimenti pubblicitari, recuperi di spese sostenute per conto e altri proventi diversi.

16) COSTI DELLA PRODUZIONE

Personale

	1996	1995	1994
Numero medio dipendenti:			
Dirigenti	1.018	874	902
Impiegati e intermedi	26.481	24.652	25.977
Operai	89.749	91.374	93.098
Totale	117.248	116.900	119.977

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Costi per il personale:			
salari e stipendi	3.793	3.721	3.630
oneri sociali	1.557	1.512	1.428
trattamento di fine rapporto	316	356	359
trattamento di quiescenza e simili	34	28	14
altri costi	31	28	29
Totale costi del personale	5.731	5.645	5.460

Nella voce "altri costi" sono compresi gli oneri relativi a polizze assicurative, erogazioni liberali e sussidi occasionali a favore di dipendenti effettuate dalle società consolidate in conformità ad accordi e regolamenti aziendali.

Spese di ricerca e sviluppo

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati al conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Nel 1996 e 1995 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio ammontano rispettivamente a 972 miliardi di lire e 954 miliardi di lire pari rispettivamente al 2,2% e 2,4% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e innovazione comportano attività che si svolgono normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti Fiat Auto S.p.A. ha richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalla normativa in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1996 la società ha presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per 965 miliardi di lire principalmente afferenti il periodo 1990/1996. Al 31 dicembre 1996 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio dell'1,8% circa) per 173 miliardi di lire di cui al 31 dicembre 1996 sono già stati erogati 116 miliardi di lire e deliberato contributi per 91 miliardi di lire di cui 58 miliardi di lire già erogati al 31 dicembre 1996.

I finanziamenti e i contributi erogati nel 1996 ammontano rispettivamente a 25 e 9 miliardi di lire.

Costi di manutenzione

I costi di manutenzione spesi a conto economico sono stati pari a 440 miliardi di lire (347 miliardi di lire nel 1995 e 268 miliardi di lire nel 1994).

Costi di pubblicità

I costi di pubblicità spesi a conto economico sono stati pari a 1.301 miliardi di lire (1.282 miliardi di lire nel 1995 e 1.092 miliardi di lire nel 1994).

Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Accantonamento a fondo garanzia	268	102	180
Accantonamento a fondo rischi e oneri futuri	392	165	462
Totale accantonamenti	660	267	642

Gli incrementi degli accantonamenti a fondo rischi e oneri futuri rispetto al 1995 sono imputabili prevalentemente alle società finanziarie che hanno accertato i costi delle campagne promozionali.

Oneri diversi della gestione

Gli oneri diversi della gestione rappresentano la voce residuale dei costi di produzione e si suddividono come segue:

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Imposte e tasse indirette	152	99	102
Minusvalenza su alienazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	119	59	42
Sopravvenienze passive	93	70	93
Altri oneri di gestione	360	219	197
Totale oneri diversi della gestione	724	447	434

Nell'ambito degli altri oneri di gestione confluiscono spese per risarcimento danni, compensi ad amministratori e sindaci, contributi e quote associative, perdite su crediti, imposte pagate all'estero e imposte non rivalsate, liberalità a favore di terzi e di dipendenti, spese di rappresentanza ed altri costi da recuperare.

17) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Plusvalenza da alienazione partecipazioni	2		
Crediti d'imposta su dividendi società controllate	14	44	8
Totale proventi da partecipazioni	16	44	8

Altri proventi finanziari

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:	13	9	11
imprese controllate			2
imprese collegate	2	2	
altri	11	7	9
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	28	177	136
Da proventi diversi dai precedenti:	1.190	1.563	1.230
imprese controllate	1	1	1
altri	1.189	1.562	1.229
interessi verso banche e altri crediti	668	856	690
sconti attivi e altri proventi	28	24	14
proventi da operazioni finanziarie fuori bilancio	277	165	26
differenze cambio attive finanziarie	62	162	119
differenze cambio attive commerciali	154	355	380
Totale altri proventi finanziari	1.231	1.749	1.377

Interessi e altri oneri finanziari

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Da imprese collegate	11		
Da altri:	1.327	1.776	1.303
interessi verso banche	215	248	136
interessi su debiti commerciali ed altri debiti	13	43	48
sconti passivi ed altri oneri	328	435	310
oneri su strumenti finanziari fuori bilancio	204	239	33
interessi su debiti verso altri finanziatori	286	337	387
differenze cambio passive finanziarie	38	89	196
differenze cambio passive commerciali	243	385	193
Totale interessi ed altri oneri finanziari	1.338	1.776	1.303

18) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Rivalutazioni di partecipazioni	101	29	88
Svalutazioni:	(351)	(93)	(102)
di partecipazioni	(60)	(92)	(94)
di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	(1)		(7)
di crediti finanziari	(290)	(1)	(1)
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	(250)	(64)	(14)

L'incremento della svalutazione dei crediti finanziari è dovuta all'entrata nell'area di consolidamento delle Società finanziarie.

Le rivalutazioni e le svalutazioni di partecipazioni si riferiscono alla quota di risultato netto di competenza di Fiat Auto maturata nel 1996 dalle società consolidate con il metodo del patrimonio netto nonché le svalutazioni di imputazione diretta delle altre imprese consolidate al costo.

19) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
PROVENTI STRAORDINARI			
Plusvalenze da alienazione:	27	8	21
di partecipazioni	17		
di immobilizzazioni materiali	10	8	21
Altri proventi:	213	10	27
sopravvenienze attive	6	1	
altri proventi	207	9	27
Totale proventi straordinari	240	18	48
ONERI STRAORDINARI			
Minusvalenze da alienazione:			
di partecipazioni	(6)	(8)	(4)
Imposte relative esercizi precedenti		(2)	(18)
Altri oneri:	(31)		(194)
accantonamenti straordinari a fondi			(194)
sopravvenienze passive	(1)		
altri oneri	(30)		
Totale oneri straordinari	(37)	(10)	(216)
Totale delle partite straordinarie	203	8	(168)

Gli altri proventi straordinari comprendono circa 203 miliardi di lire relativi al riconoscimento da parte di uno Stato estero della rivalutazione di un credito per imposte sorto in anni precedenti.

Gli altri proventi straordinari comprendono principalmente oneri sostenuti da società estere per la propria riorganizzazione aziendale.

20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Le imposte stanziare nel conto economico consolidato sono le seguenti:

(in miliardi di lire)	1996	1995	1994
Imposte sul reddito dell'esercizio correnti	351	100	39
Imposte sul reddito dell'esercizio differite	41	59	172
Accantonamento per oneri fiscali potenziali	15		
Totale imposte sul reddito	407	159	211

Nel bilancio consolidato 1996 le imposte sul reddito dell'esercizio fanno capo essenzialmente a redditi conseguiti da società estere e da società dei servizi finanziari.

Nel 1996 e 1995 Fiat Auto S.p.A. e le sue controllate hanno beneficiato dell'utilizzo di perdite fiscali accumulate in esercizi precedenti che hanno consentito di ridurre il carico d'imposta dei due esercizi rispettivamente di 16 miliardi di lire e 182 miliardi di lire. Le medesime società potrebbero ancora beneficiare in futuro di risparmi d'imposta stimabili al 31 dicembre 1996 in 2.318 miliardi di lire (1.694 miliardi di lire nel 1995) conseguenti al riporto a nuovo di perdite fiscali ed altre esenzioni accumulate fino a tale data.

21) ALTRE INFORMAZIONI PER AREA GEOGRAFICA

(in miliardi di lire)	1996		1995		1994	
	Totale attività	Totale investimenti	Totale attività	Totale investimenti	Totale attività	Totale investimenti
Italia	30.360	1.855	24.457	2.476	24.035	2.765
Europa (escluso Italia)	12.986	230	6.571	82	5.758	72
America Latina	8.546	1.161	5.082	733	5.893	239
Africa	49	2				
Totale	51.941	3.248	36.110	3.291	35.686	3.076

22) AMMONTARE DEI COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

(in milioni di lire)	1996	1995	1994
Amministratori	200	200	133
Sindaci	280	280	80
Totale compensi	480	480	213

NOTA INTEGRATIVA

ALLEGATI

- 1 Stato Patrimoniale consolidato pro-forma
Conto Economico consolidato pro-forma
- 2 Società incluse nel bilancio consolidato
con il metodo dell'integrazione globale
- 3 Rendiconto finanziario consolidato
- 4 Conversione dei bilanci delle consociate estere

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO PRO-FORMA
ALLEGATO 1

— **ATTIVO**

	miliardi di lire 1996	miliardi di lire 1995
IMMOBILIZZAZIONI:		
Immobilizzazioni immateriali	335	352
Immobilizzazioni materiali	18.364	18.280
Immobilizzazioni finanziarie:		
partecipazioni	2.053	752
crediti	139	142
Totale immobilizzazioni finanziarie	2.192	894
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	20.891	19.526
ATTIVO CIRCOLANTE:		
Rimanenze	3.781	4.166
Crediti		
crediti commerciali	3.632	3.487
altri crediti	1.642	1.363
Totale crediti	5.274	4.850
Attività finanziarie non immobilizzate:		
altri titoli	503	256
crediti finanziari	3.454	5.827
Totale attività finanziarie non immobilizzate	3.957	6.083
Disponibilità liquide	519	605
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	13.531	15.704
RATEI E RISCONTI ATTIVI	762	880
TOTALE ATTIVO	35.184	36.110

— **PASSIVO**

	miliardi di lire 1996	miliardi di lire 1995
PATRIMONIO NETTO		
PATRIMONIO NETTO DI FIAT AUTO		
Capitale	2.000	2.000
Riserva da sovrapprezzo azioni	21	21
Riserva di rivalutazione	212	227
Riserva legale	195	195
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	7.379	7.327
Utili (perdita) dell'esercizio	(193)	583
TOTALE	9.614	10.353
CAPITALE E RISERVE DI AZIONISTI TERZI	262	188
TOTALE PATRIMONIO NETTO	9.876	10.541
FONDI PER RISCHI E ONERI	2.335	2.559
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	2.141	2.096
DEBITI		
Debiti finanziari	7.046	6.785
Debiti commerciali	10.304	10.909
Altri debiti	1.792	1.327
TOTALE DEBITI	19.142	19.021
RATEI E RISCONTI PASSIVI	1.690	1.893
TOTALE PASSIVO	35.184	36.110

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRO-FORMA
ALLEGATO 1

ATTIVO

	miliardi di lire 1996	miliardi di lire 1995
VALORE DELLA PRODUZIONE		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	40.471	39.093
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(256)	971
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	623	369
Altri ricavi e proventi	1.011	900
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	41.849	41.333
COSTI DELLA PRODUZIONE		
Acquisti	26.429	25.831
Costi per servizi	5.780	5.446
Affitti, noleggi e canoni	434	401
Costi per il personale	5.525	5.645
Ammortamenti	2.810	2.464
Svalutazioni di crediti commerciali e delle immobilizzazioni	35	48
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	(30)
Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti	446	267
Oneri diversi di gestione	558	447
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	41.989	40.519
RISULTATO OPERATIVO	(140)	814
PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
Dividendi e altri proventi da partecipazioni	14	44
Proventi finanziari	1.233	1.749
Interessi ed altri oneri finanziari	1.365	1.776
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(118)	17
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		
Risultato di società non consolidate integralmente	296	(63)
Svalutazione di crediti e titoli	(28)	(1)
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	268	(64)
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
Proventi straordinari	218	18
Oneri straordinari	(28)	(10)
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE	190	8
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	200	775
Imposte sul reddito dell'esercizio	(275)	(159)
UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO E DI TERZI	(75)	616
(Utile) perdita di competenza di azionisti terzi	(118)	(33)
UTILE (PERDITA) DI FIAT AUTO	(193)	583

**SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO
CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE
ALLEGATO 2**

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	%1996 FIAT AUTO	%1995 FIAT AUTO
SOCIETÀ CAPOSETTORE						
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Italia	2.000.000.000.000	Lit.		
CONTROLLATE ITALIANE:						
FMA S.p.A.	Pratola Serra (AV)	Italia	588.819.633.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Corse S.p.A.	Torino	Italia	10.224.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Mains S.r.l.	Torino	Italia	500.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Auto Var S.r.l.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Fiat Ges.co S.c.p.a.	Torino	Italia	2.000.000.000	Lit.	95,00	(3)
Fiat Sava S.p.A.	Torino	Italia	165.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
FIDIS S.p.A.	Torino	Italia	740.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Fidiscard S.p.A.	Torino	Italia	3.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Futurauno S.p.A.	Torino	Italia	5.000.000.000	Lit.	(1)	100,00
Maserati S.p.A.	Modena	Italia	75.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Pro.ca.r. International S.p.A.	Torino	Italia	30.000.000.000	Lit.	100,00	(4)
Savafactoring S.p.A.	Torino	Italia	39.750.000.000	Lit.	100,00	(3)
SATA S.p.A.	Melfi (PZ)	Italia	532.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Savagest S.p.A.	Torino	Italia	30.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Savafin S.p.A.	Torino	Italia	1.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Sava-Leasing S.p.A.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Savarent S.p.A.	Torino	Italia	5.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
SIFI S.p.A.	Torino	Italia	450.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Sifind S.p.A.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	(3)
Sofigem S.r.l.	Torino	Italia	100.000.000.000	Lit.	100,00	100,00
Targa Assistance S.r.l.	Torino	Italia	500.000.000	Lit.	100,00	(2)
Targa Service S.r.l.	Torino	Italia	20.000.000.000	Lit.	100,00	(5)
CONTROLLATE ESTERE:						
Alfa Romeo Svizzera S.A.	Paradiso-Lugano	Svizzera	1.800.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Banco Fiat S.A.	San Paolo	Brasile	162.570.038	R\$	100,00	(3)
Cormec - Cordoba Mecanica S.A.	Cordoba	Argentina	44.632.515	\$	100,00	100,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Zurigo	Svizzera	500.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Bruxelles	Belgio	403.000.000	Fr.B.	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Levallois-Perret	Francia	50.000.000	Fr.Fr.	100,00	100,00
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Dublino	Irlanda	4.000.000	Punts	100,00	100,00
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Ginevra	Svizzera	33.500.000	Fr.Sv.	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Slough-Berks	Gran Bretagna	4.600.000	Lst.	100,00	100,00
Fiat Auto Argentina S.A.	Buenos Aires	Argentina	305.000.000	\$	100,00	100,00
Fiat Auto España S.A.	Alcalà de Henares-Madrid	Spagna	100.000.000	Pts.	100,00	100,00
Fiat Auto Financial Services Ltd.	Londra	Gran Bretagna	2.250.000	Lst.	100,00	(3)
Fiat Auto Hellas S.A.	Atene	Grecia	397.220.000	Dr.	100,00	100,00
Fiat Auto Maroc S.A.	Casablanca	Marocco	25.000.000	Dirham	100,00	(4)
Fiat Auto Nederland B.V.	Amsterdam	Olanda	4.000.000	F.Ol.	100,00	100,00
Fiat Auto Poland S.A.	Bielsko Biala	Polonia	660.334.600	Zloty	78,45	78,45
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Lisbona	Portogallo	1.600.000.000	Esc.	100,00	100,00
Fiat Auto Trading S.A.	Betim-Minas Gerais	Brasile	641.286	R\$	100,00	100,00
Fiat Automobil A.G.	Heilbronn a/Neckar	Germania	95.000.000	D.M.	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Copenaghen	Danimarca	55.000.000	Kr.D.	100,00	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Betim-Minas Gerais	Brasile	383.626.669	R\$	100,00	100,00
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	La Victoria	Venezuela	50.000.000	Bolivar	100,00	100,00
Fiat Adm. Consorcios Ltda	San Paolo	Brasile	36.072.942	R\$	100,00	(3)
Fiat Bank GmbH (Germania)	Heilbronn a/Neckar	Germania	77.400.000	D.M.	100,00	(3)
Fiat Credit S.A.	Schlieren	Svizzera	10.000.000	Fr.Sv.	100,00	(3)
Fiat Credit Hellas Comm. S.A. of Vehicle	Atene	Grecia	200.000.000	Dr.	100,00	(3)
Fiat Credit Nederland B.V.	Maarssen	Olanda	6.800.000	F.Ol.	100,00	(3)

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	%1996	%1995
					FIAT AUTO	FIAT AUTO
Fiat Credit Portugal S.A.	Lisbona	Portogallo	1.560.000.000	Esc.	100,00	(3)
Fiat Distribuidora Portugal Ltda	Lisbona	Portogallo	100.000.000	Esc.	100,00	(3)
Fiat Factoring S.A.	Levallois-Perret	Francia	15.000.000	Fr.Fr.	100,00	(3)
Fiat Factoring Soc. de Fomento Comer. Ltda	San Paolo	Brasile	724.698	R\$	99,99	(3)
Fiat Finance Netherlands B.V.	Amsterdam	Olanda	27.500.000	F.Ol.	100,00	(3)
Fiat Finance N.V.	Curacao	Antille Olandesi	21.800.000	F.Ol.	100,00	(3)
Fiat Finance S.A.	Bruxelles	Belgio	276.000.000	Fr.B.	100,00	(3)
Fiat Finance S.A. (Suisse)	Ginevra	Svizzera	5.100.000	Fr.Sv.	100,00	(3)
Fiat France Particip. Financieres S.A.	Parigi	Francia	175.000.000	Fr.Fr.	100,00	(3)
Fiat Finansiering A.S.	Copenaghen	Danimarca	13.000.000	Kr.D.	100,00	(3)
Fiat Leasing Gmbh & Co. OHG	Heilbronn a/Neckar	Germania	24.004.000	D.M.	100,00	(3)
Fiat Leasing Portugal S.A.	Lisbona	Portogallo	750.000.000	Esc.	100,00	(3)
Fiat Leasing S.A. - Arredamento Mercantil	San Paolo	Brasile	33.663.975	R\$	100,00	(3)
Fiat Leasing Verwaltungs Gmbh	Heilbronn a/Neckar	Germania	50.000	D.M.	100,00	(3)
Fiat Servicos Tecnicos em Adm. Ltda	San Paolo	Brasile	37.726.959	R\$	100,00	(3)
Fiat Versicherungsdienst Gmbh	Heilbronn a/Neckar	Germania	50.000	D.M.	51,00	(3)
Inmap 2000 España S.L.	Madrid	Spagna	20.000.000	Pts.	100,00	(2)
Inmap 2000 (U.K.) Ltd	Londra	Gran Bretagna	6.000.000	Lst.	100,00	(2)
Intermap (Belgio) S.A.	Waterloo	Belgio	80.000.000	Fr.B.	100,00	(5)
Intermap (Nederland) B.V.	Amsterdam	Olanda	200.000	F.Ol.	100,00	(2)
Parfi S.a.r.l.	Parigi	Francia	50.000	Fr.Fr.	100,00	(3)
Pro.Ca.R. Deutschland Gmbh	Francoforte	Germania	200.000	D.M.	100,00	(2)
Sofice S.A.	Levallois-Perret	Francia	20.960.000	Fr.Fr.	99,36	(3)
Société Immobiliere Joker S.A.	Ginevra	Svizzera	50.000	Fr.Sv.	100,00	100,00

(1) Società ceduta nel 1996.

(2) Società costituita nel 1996.

(3) Società acquisita nel 1996.

(4) Società consolidata al Costo nel 1995.

(5) Società consolidata all'Equity Method nel 1995.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO
ALLEGATO 3

(in miliardi di lire)	1996	1995
A) DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ANNO	605	507
B) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE OPERAZIONI DELL'ESERCIZIO		
Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	(75)	616
Ammortamenti	2.919	2.464
Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	56	50
Plusvalenze nette da realizzo immobilizzazioni	(21)	9
Variazione del capitale d'esercizio:		
Crediti commerciali	(592)	342
Rimanenze nette	385	(969)
Debiti commerciali	(1.331)	526
Altri debiti, crediti, ratei e risconti	109	(382)
Fondo imposte ed altri fondi	106	(58)
Variazione area di consolidamento	135	
	1.691	2.598
C) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO		
Investimenti in:		
Immobilizzazioni materiali	(3.248)	(3.291)
Partecipazioni	(82)	(66)
Beni immateriali e costi pluriennali	(127)	(119)
Contributi su investimenti	158	510
Realizzo della vendita di immobilizzazioni	391	312
Variazione netta dei crediti finanziari	(12.092)	1.656
Altre variazioni (incluse acquisizioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(2.337)	(436)
	(17.337)	(1.434)
D) DISPONIBILITÀ MONETARIE GENERATE (ASSORBITE) DALLE ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	4.953	907
Rimborso di finanziamenti	(2.194)	(767)
Variazione netta dei debiti finanziari a breve termine	13.381	(1.506)
Aumento di capitale		300
Distribuzione dividendi	(415)	
	15.725	(1.066)
E) VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE	79	98
F) DISPONIBILITÀ LIQUIDE AL 31 DICEMBRE	684	605

Le voci dell'esercizio precedente sono state riclassificate per renderle comparabili a quelle dell'esercizio in corso.

CONVERSIONE DEI BILANCI DELLE CONSOCIATE ESTERE

ALLEGATO 4

I principali tassi di cambio utilizzati per la conversione alla Lira italiana dei bilanci 1996 e 1995 espressi in valuta estera sono stati i seguenti:

		Medi 1996	al 31.12.1996	Medi 1995	al 31.12.1995
Dollaro USA		1.543,0	1.530,6	1.628,9	1.584,7
Franco belga		49,9	47,7	55,3	53,8
Franco francese		301,8	291,3	326,6	323,4
Franco svizzero		1.250,9	1.131,6	1.379,9	1.376,7
Marco tedesco		1.026,3	982,7	1.137,9	1.105,5
Sterlina inglese		2.408,1	2.583,9	2.571,6	2.458,2
Punt irlandese		2.469,0	2.558,7	2.612,8	2.538,4
Corona danese		266,2	256,9	290,9	285,5
Fiorino olandese		915,9	875,6	1.015,9	987,7
Escudo portoghese		10,0	9,8	10,8	10,6
Peseta spagnola		12,2	11,7	13,1	13,1
Real brasiliano	(*)	1.532,1	1.473,7	1.783,1	1.631,2
Peso argentino		1.543,0	1.530,6	1.630,5	1.584,7
Bolivar venezuelano	(*)	4,3	3,2	8,8	5,5
Zloty polacco	(*)	566,9	531,4	672,7	641,8

(*) I bilanci delle controllate operanti nei Paesi ad alto tasso di inflazione sono stati convertiti ai cambi correnti di fine periodo in linea con il principio internazionale N° 29 emesso dallo IASC.

Price WaterhouseAgli Azionisti della
FIAT AUTO SpA**BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1996****RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE**

Abbiamo assoggettato a revisione contabile il bilancio consolidato del Gruppo FIAT AUTO al 31 dicembre 1996.

Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuti principi di revisione e, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio consolidato interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico consolidati presentano a fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio consolidato dell'esercizio precedente si fa riferimento alla nostra relazione emessa in data 16 maggio 1996.

A nostro giudizio, il sopra menzionato bilancio consolidato nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico del Gruppo FIAT AUTO per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1996, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio consolidato, richiamate nel secondo paragrafo.

Al fine di consentire il confronto tra lo stato patrimoniale ed il conto economico consolidati dell'esercizio in esame e quelli dell'esercizio precedente, la società ha predisposto, come indicato nell'allegato 1 della nota integrativa, lo stato patrimoniale ed il conto economico consolidati pro-forma al 31 dicembre 1996 nei quali le partecipazioni in attività finanziarie acquisite nell'esercizio sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Price Waterhouse SpA

Un amministratore

Marco Visconti
(Revisore contabile)

Torino, 14 maggio 1997

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CONSOLIDATO

Signori azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ci ha consegnato, congiuntamente al bilancio d'esercizio della Vostra società, il bilancio consolidato al 31 dicembre 1996, relativo all'insieme delle imprese da essa controllate ed ad essa collegate. Esso comprende lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa redatti in conformità alla struttura prevista dal Decr. Lgs. n. 127/91.

In tale bilancio, il patrimonio netto complessivo è di lire 9.876 miliardi, di cui lire 262 miliardi spettante ai soci di minoranza delle società controllate consolidate con il metodo integrale; il risultato netto consolidato è pari a una perdita di lire 193,3 miliardi dopo aver scorporato la quota di competenza di azionisti terzi pari a lire 118,4 miliardi.

Dai risultati dei controlli eseguiti dalla società di revisione Price Waterhouse, incaricata della certificazione del bilancio, nonché da quelli delle verifiche effettuate e delle conferme richieste direttamente, i dati del bilancio sono apparsi corrispondenti alle risultanze contabili della controllante Fiat Auto e alle informazioni trasmesse dalle società comprese nell'area di consolidamento.

Sempre sulla base dei risultati dei controlli, forniti dalla stessa società di revisione Price Waterhouse, e di quelli direttamente eseguiti riteniamo che la definizione dell'area di consolidamento, la scelta dei metodi di consolidamento, e le procedure seguite per la loro applicazione, abbiano

consentito di rappresentare la struttura patrimoniale e finanziaria e le classi significative dei valori reddituali con adeguata chiarezza e nel rispetto degli schemi di stato patrimoniale e di conto economico previsti dalla legge.

Le regole che sono state seguite al fine di garantire l'omogeneità dei valori delle imprese consolidate nonché i criteri di determinazione dei valori, cui è stato fatto riferimento, sono apparsi idonei al corretto calcolo del patrimonio e del risultato reddituale di Gruppo.

Quest'ultimo è poi stato raccordato ai corrispondenti flussi di disponibilità monetarie, mediante il rendiconto finanziario di cui è stata arricchita la nota integrativa, ponendo in evidenza le condizioni di liquidità del Gruppo.

Il Consiglio di Amministrazione, presentando il bilancio consolidato congiuntamente al bilancio di esercizio, ha provveduto ad adempiere gli obblighi informativi previsti dall'art. 2428 del codice civile e dall'art. 40 del Decr. Lgs. n. 127/91, con un documento dall'aspetto formale unitario. All'interno di tale documento denominato "Relazione sulla gestione", le specifiche informazioni riguardanti il Gruppo ed i suoi risultati economici e finanziari sono contenute nella parte generale e nel capitolo "Analisi dei risultati reddituali e della situazione patrimoniale e finanziaria". Queste informazioni che, nel loro insieme, adempiono a prescrizioni del già citato art. 40 del Decr. Lgs. n. 127/91, appaiono coerenti con i dati in cifre contenuti nello stato patrimoniale, nel conto economico e nella nota integrativa del bilancio consolidato.

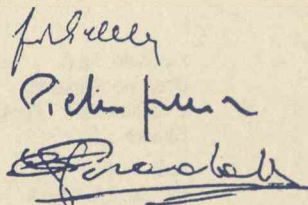
Torino, 15 maggio 1997

I Sindaci

Federico Gamna

Pietro Fornier

Giovanni Peradotto



Fiat Auto S.p.A.
Direzione Marketing
e Commerciale - Pubblicità
Edizioni

Redazione:
Fiat Ges.Co. S.c.p.A.

Progetto grafico, fotocomposizione,
fotolito e coordinamento tecnico:
Satiz - Torino

Printed in Italy
S.A.N. - Torino 1997

Pubblicazione stampata
su carte senza cloro e riciclata.

